1/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Sonderfahrten 1990



Schmalspurprobleme

Auch in der kalten Jahreszeit benutzen täglich Tausende von Touristen die Schmalspurbahnen unseres Landes. Unbestritten stehen dabei die kleinen Dampflokomotiven im Mittelpunkt des Geschehens. Früher als ursprünglich vorausgesagt, bereitet den zuständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn deren weitere betriebsfähige Erhaltung mangels Ersatzteile viel Kopfzerbrechen. Überlegungen über den Einsatz von Diesellokomotiven sind zwar verständlich, sollten aber gründlich durchdacht werden. Schließlich steht damit das Schicksal einer europaweit bekannten Attraktion auf dem Spiel. Sollten dann nicht wenigstens pro Schmalspurnetz noch einige Maschinen für die Förderung ausgewählter Personenzüge vorgehalten werden? Genügend Beispiele dafür gibt es in anderen Ländern ...

1 Ohne eine betriebsfähige Vulcan-Dampflokomotive würde auf der Schmalspurbahn Putbus–Göhren (Rügen) das Thema Traditionspflege ernsthaft in Frage gestellt werden (s. a. „me" 10/89, S. 6). Auf dem Foto: 99 4632 am 15. Februar 1986 mit einem Sonderzug im „PmG-Fluidum".

2 Auch im Winter macht der „Molli" Dampf, wie hier Anfang Februar 1985 im Haltepunkt Ostseebad Kühlungsborn Ost.

3 Aus dem Plandienst mußten die meisten Mallet-Lokomotiven der Harzbahnen inzwischen verschwinden. Die z. T. über 90jährigen Maschinen sind restlos verschlissen. Für Traditionszwecke bleiben allerdings mindestens zwei „Mallets" erhalten. Im Januar 1982 jedenfalls sorgten die „Vierzylindrigen" noch für „planmäßige" Dampfatmosphäre im Bahnhof Alexisbad.

4 Abfahrbereit nach Freital-Hainsberg stand im Bahnhof Kurort Kipsdorf die 99 1788 mit einem Personenzug Mitte Februar 1982.

5 Für echte Winteratmosphäre sorgte am 24. Februar 1986 auch die Lokomotive 99 1777 vor dem P 14319 auf der Strecke Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal beim Verlassen des Bahnhofs Kretscham-Rothensehma.

Fotos: A. Grembocki, Stralsund (1); H. J. Treder, Rostock (2); W. Drescher, Jena (3); L. Schultz, Rostock (4); B. Sprang, Berlin (5)

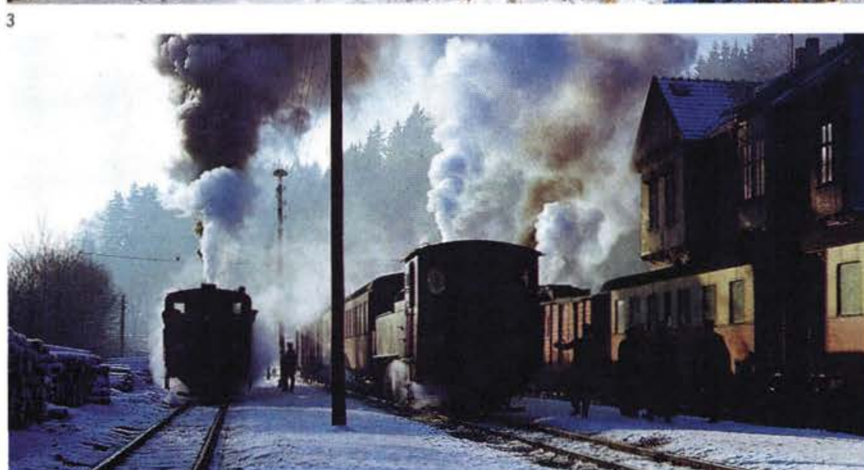
1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

1/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Zweifellos gehören die Schmalspurbahnen unter den Eisenbahnfreunden zu den begehrtesten Fotoobjekten. Daß es auf diesen Strecken auch im Winter reizvolle Bildmotive gibt, unterstreicht die Aufnahme von einem einfahrenden Personenzug in den Bahnhof Kurort Kipsdorf am 3. November 1988. Weiteres über die „schmalen Bahnen" auf nebenstehender Seite.
Foto: V. Thie, Berlin

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Wien.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 29. 11. 1989

Geplante Auslieferung: 4. 1. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 2/90: 5. 2. 1990

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

modell
eisenbahner

Liebe Leser!

Am 1. Januar 1990 wurde der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 30 Jahre alt. Drei Jahrzehnte angestrengter Arbeit zur Herausgabe von Ausbildungs- und populärwissenschaftlicher Literatur, von Fach- und Hobbyzeitschriften, die auch über unsere Landesgrenzen hinaus gern gelesen werden, liegen hinter uns. Aus diesem Anlaß sei allen Beiratsmitgliedern, Autoren und Beratern für ihr aktives Mittun gedankt. Ein neues Verlagssignet, das Sie sowohl auf dem Titel als auch auf der Seite 1 dieser Ausgabe finden, soll sich in den nächsten Jahren als ein Wegbegleiter und Markenzeichen weiterer, interessanter Erzeugnisse unseres Verlages erweisen.

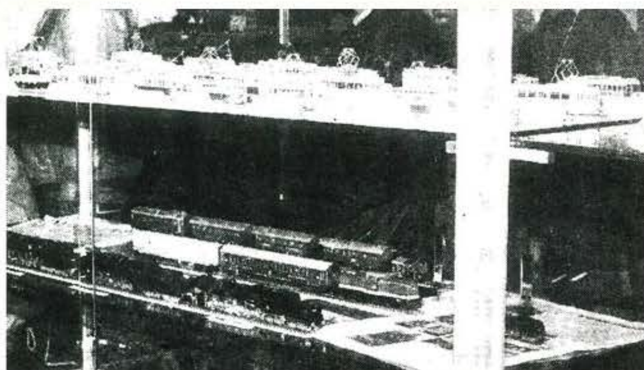
Während der letzten Wochen ist in unserem Land viel in Bewegung geraten. Eng im Zusammenhang damit steht auch die weitere inhaltliche Gestaltung des „me". Redaktion, Beirat und Herausgeber, der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, sind sich jedoch darüber einig, daß das Profil der Zeitschrift nicht geändert werden sollte. Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs möchten mit Hilfe der bewährten Rubriken weiterhin auf ihre Kosten kommen. Mehr Aufmerksamkeit werden wir aber jenen Themen unseres Hobbys widmen, die Sie, liebe Leser, bei der Neugestaltung unserer Gesellschaft bewegen und zu denen Sie Veröffentlichungen erwarten. Darin eingeschlossen ist die offene und sachlich getragene Kritik, sind mehr Wortmeldungen und Diskussionsbeiträge. Das betrifft die Modellbahnindustrie ebenso wie die Traditionspflege beim Vorbild. Das betrifft aber auch Beiträge über ausländische Eisenbahnen in den westlichen Nachbarländern, die nunmehr durch die neuen Reisemöglichkeiten jederzeit besucht werden können. Und nicht zuletzt geht es um eine noch interessantere Freizeitgestaltung in unserer Organisation, dem DMV. Ein neues Statut wird gegenwärtig diskutiert. Eine wesentlich geringere Verwaltungsarbeit zugunsten des Hobbys ist auf einigen Gebieten bereits seit Jahresbeginn wirksam geworden. Der 7. Verbandstag des DMV, er findet Anfang Juli 1990 in Schwerin statt, wird die Weichen für ein abwechslungsreicheres Verbandsleben stellen.

In diesem Jahr möchten wir den Informationsgehalt des „me" unbedingt weiter erhöhen. Dazu wird die mit diesem Heft erstmals erscheinende „aktuelle Spalte" beitragen. Sie ermöglicht es uns, noch drei Wochen nach Redaktionsschluß auf einer halben Druckseite wichtige Informationen über alle Wissensgebiete aufzunehmen, die bei Herausgabe des jeweiligen Heftes erst 14 Tage alt sein werden. Außerdem bemühen wir uns, den Modellbahnteil des „me" noch interessanter und abwechslungsreicher zu gestalten. Immer wieder schreiben Sie uns, daß besonders Basteltips, Frisuren, Bauanleitungen und Anlagenbeschreibungen gefragt sind. Hierbei bedarf es – wie wiederholt an dieser Stelle gesagt – Ihrer Hilfe. Schreiben Sie uns also bitte, wenn Sie uns dabei unterstützen können.

Zum Schluß noch ein Wort zur Ausstattung und Auflage des „me". Beides befriedigt weder Sie noch uns! Qualitätspapier auf allen Seiten des Heftes und eine ausreichende Auflage würden Ihnen und uns das Leben leichter und angenehmer machen. Darum werden wir auch künftig kämpfen. Doch dürfen und können wir weder die materiell-technischen noch ökonomischen Realitäten in unserem Land vergessen. Sie setzen derzeit objektive Grenzen.
Eine weitere gute Zusammenarbeit auch im Jahre 1990 wünscht sich im Namen des Redaktionsteams

Ihr
Wolf-Dietger Machel

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –



Modellbahn-Ausstellung in Berlin (West)
Rund 6 000 Interessenten besuchten am 2. und 3. Dezember 1989 die von den Berliner Eisenbahnfreunden e. V. organisierte Modellbahn-Ausstellung im Bahnhofsgebäude von Lichterfelde West. Anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden wurden nicht nur zahlreiche H0-Modelle (siehe Foto), sondern auch Teile einer H0-Modulanlage des bereits 1932 gegründeten Modelleisenbahn-Clubs Berlin gezeigt. Erstmals konnten bei der hier seit 1985 um die Weihnachtszeit stattfindenden Ausstellung zahlreiche Freunde aus der DDR begrüßt werden.
Über die Arbeit der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. wird im „me" im Heft 4/90 ausführlich berichtet. *Foto: H. Wengler, Berlin*

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel sagen wir allen Freunden im In- und Ausland unseren herzlichen Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

„Fahrt frei" im Abo

Zu den häufigen Anfragen, wie die Zeitung der Eisenbahner „Fahrt frei" bezogen werden kann, teilen wir mit: Ab sofort ist es wieder möglich, die „Fahrt frei" beim Postzeitungsvertrieb zu abonnieren. Interessenten geben bitte dort ihre Bestellung auf.
Die „Fahrt frei" erscheint 14täglich und informiert über das Geschehen bei der DR und anderen Bahnverwaltungen.

Erich Preuß
Redaktion „Fahrt frei"

Hartmut Stange, Dresden

Die Baureihe 01 im Bw Dresden

Einsatz vor 1945

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1936 führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit dem Henschel-Wegmann-Zug den Schnellverkehr auf der Strecke Dresden–Berlin ein. Zweimal täglich verkehrte der Henschen-Wegmann-Zug zwischen beiden Städten. Für die Bespannung dieses werbeträchtigen Zuges beheimatete das Bw Dresden-Altstadt seit dem 14. Mai 1936 die stromlinienverkleidete Dampflokomotive 61 001. Als Ersatzlokomotiven sollten Lokomotiven der Baureihe 01 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h vorgehalten werden.

Fabrikneu erhielt das Bw Dresden-Altstadt im Juni 1936 deshalb die bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebauten 01 184, 01 185 und 01 186. Um diese Maschinen auch wirtschaftlich einsetzen zu können, wurde für die Baureihe 01 in Dresden ein eigener Schnellzugplan geschaffen. Weitere Lokomotiven dieser Baureihe – meist fabrikneu – kamen hinzu.

Neben dem gelegentlichen Einsatz vor dem Henschel-Wegmann-Zug bespannten die Dresdner 01 auch andere Schnellzüge auf der Relation Dresden–Berlin. Vor Zügen in Richtung Wien oder Budapest liefen die Dresdner Maschinen bis Bodenbach (heute Děčín hl. n.). Ebenso rollten Lokomotiven der Baureihe 01 von Dresden über Görlitz nach Breslau (heute Wrocław/VRP).

Der von den faschistischen Machthabern am 1. September 1939 angezettelte zweite Weltkrieg beeinflußte den Reiseverkehr erheblich. Viele Schnellzüge entfielen, auch der Henschel-Wegmann-Zug zwischen Dresden und Berlin, Dresdner 01-Lokomotiven waren immer häufiger vor schweren Fronturlauberzügen anzutreffen. Für diese Leistungen wurden dem Bw Dresden-Altstadt 1940 vier fabrikneue leistungsstärkere Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 01^{10} zugewiesen. Diese Maschinen zog man aber bereits 1942 wieder ab. An ihre Stelle traten weitere Einheitslokomotiven der Baureihe 01. In den Kriegswirren des Jahres 1944 wurden sämtliche Maschinen dieser Baureihe an westlich gelegene Bahnbetriebswerke abgegeben.

Situation nach 1945

Den noch relativ bescheidenen Schnellzugverkehr der Nachkriegszeit auf der nur eingleisig befahrbaren Strecke Dresden–Berlin bestritt das Bw Dresden-Altstadt anfangs mit Lokomotiven der Baureihe 18^0 (ehem. sächs. XXHV).

Zu Beginn der 50er Jahre wurde der Bestand an Schnellzuglokomotiven in Dresden durch den Zugang der Kohlenstaublokomotiven 07 1001 und 08 1001 erhöht. Als Einzelgänger bei der Deutschen Reichsbahn musterte man sie aber schon 1958 aus.

Im Januar 1954 kam mit der 03 1087 die erste Lokomotive der Baureihe 03^{10} zum Bw Dresden-Altstadt. In den folgenden Jahren waren auch 03 1046, 03 1048, 03 1075, 03 1078 und 03 1080 für kurze Zeit in Dresden beheimatet. Der 03^{10}-Einsatz war im Frühjahr 1959 wieder beendet. Die Maschinen sollten rekonstruiert und anschließend im Bw Stralsund konzentriert werden.

Als Ersatz für die 03^{10} erhielt das Bw Dresden-Altstadt die ersten Rekolokomotiven der Baureihe 22 (ehem. BR 39). Im Schnellzugverkehr auf der Strecke Dresden–Berlin wurden diese Maschinen ab 1960 durch Rekolokomotiven der Baureihe 03^{0-2} verdrängt.

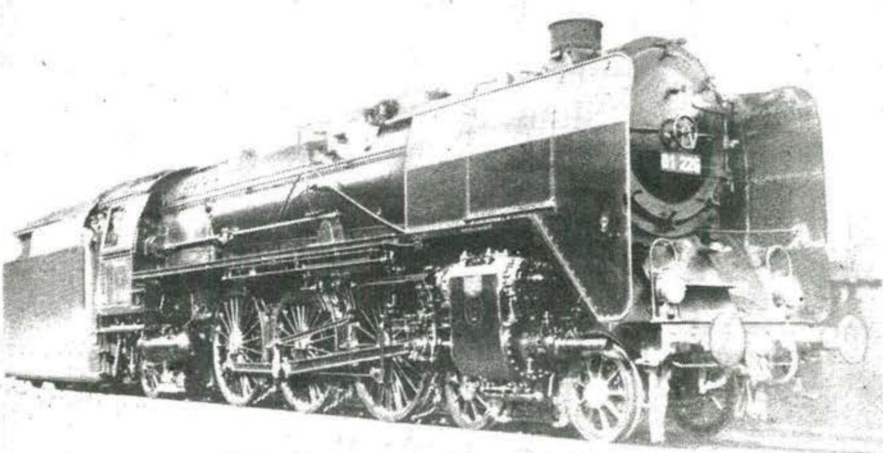
Seit Beginn der 60er Jahre erlebte der Reiseverkehr bei der Deutschen Reichsbahn einen merklichen Aufschwung. Im Oktober 1960 wurde der Städteschnellverkehr zwischen Berlin und den Bezirksstädten eingeführt. Die internationalen Reisezüge von der DDR-Hauptstadt nach Südosteuropa über Bad Schandau gewannen an Bedeutung. Aus diesen Gründen wurde die Strecke Dresden–Berlin nach und nach wieder durchgehend zweigleisig ausgebaut und die Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h heraufgesetzt.

Diesen hohen Anforderungen – hinzu kamen höhere Zuglasten – waren die Lokomotiven der Baureihe 03^{0-2} auf Dauer nicht gewachsen. Mit der Indienststellung der Neubaudiesellokomotiven V 180 020 und V 180 021 am 23. April 1964 im Bw Dresden-Pieschen begann zwar der Traktionswechsel, doch diese Triebfahrzeuge hatten noch eine zu geringe Leistung, um schwere Schnellzüge befördern zu können.

Dresden bekommt die Baureihe 01

Seit dem 4. Januar 1967 wurden beginnend mit der 01 114 nach über 20jähriger Pause wieder Lokomotiven der Baureihe 01 für den schweren Schnellzugdienst im Bw Dresden beheimatet. (1967 kam es zur Vereinigung der Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt mit der Bezeichnung Bw Dresden.) Dresden erhielt mit Ausnahme des kurzen Gastspiels der Rekolokomotive 01 515 bis Dezember 1971 nur Einheitslokomotiven der Baureihe 01^{0-2}. Die Maschinen übernahm man von den Bahnbetriebswerken Magdeburg, Berlin Ostbahnhof und Erfurt. Das Bw Erfurt gab mit den 01 204 und 01 207 die letzten dort vorhandenen Einheitslokomotiven nach Dresden ab. Der 01-Lokbestand des Bw Dresden erreichte schnell acht Maschinen. Daran änderte sich bis zum Ausscheiden der Baureihe 01 im Jahre 1977 relativ wenig. Die 01 liefen anfangs in einem Schnellzugplan gemeinsam mit der Baureihe 03^{0-2} und verdrängten sie von dort nach und nach in den Reservedienst. Die letzten Dresdner 03 (03 100, 03 121 und 03 151) wurden im Mai 1970 nach Berlin und Cottbus abgegeben. Als 01-Reserve waren später nochmals die 03 243 vom 25. Juli 1973 bis zum 7. Februar 1974 sowie die 03 234 und 03 298 vom 27. März 1975 bis zum 1. Oktober 1975 im Bw Dresden vorhanden.

1



1 1938 wurde die 01 226 von der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut, unter der Fabrik-Nummer 23557 ausgeliefert und im Bw Dresden-Altstadt in Dienst gestellt. Als einzige 01-Einheitslok wurde sie mit einem 2'2'T 34-Stromlinientender ausgerüstet, da sie als Ersatzlok für den Henschel-Wegmann-Zug vorgesehen war. Das Foto zeigt die Lok 1938 im Bw Dresden-Altstadt.

Einsatz auf der Strecke Dresden–Berlin

Die Hauptleistungen erbrachten die Dresdner 01 während ihrer gesamten Dienstzeit zwischen Dresden und Berlin. Sie teilten sich mit Lokomotiven der gleichen Baureihe des Bw Berlin Ostbahnhof die Bespannung fast aller schnellfahrenden Reisezüge auf dieser Strecke. Aufgrund des zum Ende der 60er Jahre noch eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Golßen (Niederlausitz) und Baruth fuhren anfangs nicht alle Schnellzüge zwischen Dresden und Berlin über Doberlug-Kirchhain. So bespannten Dresdner 01-Lokomotiven während des Winterfahrplanabschnitts 1968/69 den D 57 über Elsterwerda–Senftenberg–Lübbenau nach Berlin und während des Winterfahrplanabschnitts 1969/70 den D 51 Dresden–Berlin über Röderau–Falkenberg–Jüterbog. Über Berlin hinaus waren die Dresdner Maschinen nicht anzutreffen.

Internationale Schnellzüge von und nach der Staatsgrenze zur ČSSR mußten generell in Dresden Hbf umgespannt werden. Beschädigte Brücken waren dafür maßgebend, daß die Baureihe 01 auf dem Streckenabschnitt Dresden Hbf–Bad Schandau nach 1945 nicht mehr fahren durfte.

Am 29. Juni 1968 konnte zwischen Berlin-Frankfurter Allee und Dresden-Neustadt die erste Containerzugverbindung der Deutschen Reichsbahn eröffnet werden. Anfangs wurden diese Züge oft mit Lokomotiven der Baureihe 01 des Bw Dresden bespannt.

Darüber hinaus zogen die Dresdner 01 auf der Strecke Dresden–Berlin in einigen Fahrplanabschnitten Gex-Züge.

Einsatz auf der Strecke Leipzig–Dresden

Auf dieser Strecke setzte das Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt seit Beginn der 60er Jahre hauptsächlich Lokomotiven der Baureihe 23^{10} ein. Die bis 1970 zulässig gewesene Streckengeschwindigkeit von 100 km/h erforderte keine schweren Maschinen.

Die Beheimatung der Baureihe 01 in Dresden seit Januar 1967 ermöglichte es dann doch, mit diesen Lokomotiven auch Züge nach Leipzig zu fahren. Erstmals war das während des Winterfahrplanabschnitts 1968/69 der Fall und betraf die D 134 nach Leipzig sowie D 133 nach Dresden. Im Winterfahrplanabschnitt 1969/70 rollten die Schnellzüge D 286 nach Leipzig sowie D 83 nach Dresden mit Lokomotiven der Baureihe 01 des Bw Dresden.

Auch nach Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Leipzig und Dresden am 31. Mai 1970 gab es für die Dresdner 01 nochmals kurze Einsätze auf dieser Strecke. So wurde in den Monaten Juli und August 1972 die Saisonleistung D 151/D 150 „Favorit" nach Leipzig und zurück von der Baureihe 01 übernommen. Während des Winterfahrplanabschnitts 1972/73 fuhr Dresdner Personal freitags und sonntags den D 196 mit der Baureihe 01 nach Leipzig und stellte dort die Maschine ab. Am folgenden Tag übernahm Personal des Bw Leipzig Hbf Süd die Dresdner Maschine und beförderte mit ihr den D 195 nach Dresden. Außerdem waren die im Bw Dresden beheimateten Lokomotiven der Baureihe 01 bis 1976 nahezu regelmäßig vor Messesonderzügen zu sehen.

Einsatz auf der Strecke Dresden–Görlitz

Durch kriegsbedingte Schäden am Viadukt in Demitz-Thumitz durfte die Baureihe 01 aufgrund der zulässigen Metermasse auf dieser Strecke ab 1945 nicht mehr verkehren. Nach Sanierungsarbeiten an diesem Bauwerk wurde seit dem 29. März 1972 der Einsatz der Baureihe 01^{0-2} durch eine Ausnahmeregelung der Rbd Cottbus mit der Einschränkung genehmigt, daß täglich nur zwei Zugpaare zwischen Dresden und Görlitz mit der Baureihe 01 gefahren werden durften.

Mit Beginn des Sommerfahrplanab

Tabelle 1 Baureihe 01 im Bahnbetriebswerk Dresden von 1936 bis 1944

Lok-Nr.	Herkunft von	Bw Dresden (von/bis)	Abgang an
01 006	Bw HlP	21. 5. 1942– 8. 6. 1944	Bw Lud
01 069	Bw Off	19. 12. 1941– 6. 12. 1943	Bw HlP
01 141	Bw Hamm	26. 7. 1936–14. 9. 1937	Bw Hamm
01 158	Bw Mg	18. 9. 1936–21. 9. 1937	Bw Mg
01 184	ID	9. 6. 1936–25. 7. 1936	?
	?	14. 9. 1937–18. 3. 1944	?
01 185	ID	18. 6. 1936–30. 4. 1943	?
01 186	ID	18. 6. 1936–28. 7. 1936	?
	?	17. 9. 1937– 5. 4. 1941	?
01 190	Bw Anh	6. 5. 1942– 3. 5. 1944	Bw Lud
01 201	ID	12. 3. 1937– 3. 5. 1944	Bw Hof
01 202	ID	22. 3. 1937– 5. 4. 1944	?
01 204	Bw LeN	22. 4. 1942–30. 4. 1944	?
01 213	Bw Wzb	17. 7. 1942– 8. 5. 1944	Bw Lud
01 216	ID	22. 5. 1937– 2. 5. 1944	Bw Lud
01 217	ID	27. 5. 1937– 2. 5. 1944	Bw Lud
01 226	ID	6. 4. 1938–13. 3. 1944	Bw LeW
01 227	ID	25. 4. 1938–10. 5. 1938	Bw Nnb
01 1088	ID	26. 5. 1940– 11. 1942	Bw Bsg
01 1089	ID	26. 5. 1940– 5. 1942	Bw Bsl
01 1090	ID	26. 5. 1940– 5. 1942	Bw Bsl
01 1091	ID	28. 6. 1940– 4. 1942	Bw Kat

Legende: Anh – Berlin Anhalter Bahnhof, Bsg – Braunschweig, Bsl – Breslau (heute Wrocław/VRP), HlP – Halle P, ID – Indienststellung, Kat – Kattowitz (heute Katowice/VRP), LeN – Leipzig Nord, Lew – Leipzig West, Lud – Ludwigshafen, Mg – Magdeburg, Nnb – Nürnberg, Off – Offenburg, Wzb – Würzburg.

Tabelle 2 Baureihe 01 im Bahnbetriebswerk Dresden seit 1967

Lok-Nr.	Herkunft von	Bw Dresden (von/bis)	Abgang an
01 005	Bw Mg	4. 7. 1968– 1. 11. 1968	Bw Mg
01 016	Bw Mg	5. 2. 1969–18. 5. 1971	Bw Osb
01 036	Bw Mg	13. 7. 1968–22. 11. 1968	Bw Mg
01 050	Bw Osb	18. 4. 1969–27. 4. 1969	Bw Osb
	Bw Osb	7. 5. 1973–20. 2. 1978	z-Park 1)
01 054	Bw Mg	26. 3. 1970–8. 7. 1970	Bw Wbg
01 057	Bw Osb	3. 5. 1968–29. 11. 1975	z-Park 2)
01 066	Bw Mg	16. 4. 1970–20. 2. 1978	z-Park 3)
01 069	Bw Wbg	24. 7. 1975–20. 2. 1978	z-Park 4)
01 089	Bw Mg	11. 7. 1968–13. 7. 1968	Bw Mg
01 114	Bw Osb	4. 1. 1967–15. 5. 1970	Bw Swv
01 118	Bw Osb	8. 2. 1967–30. 5. 1970	Bw Osb
	Bw Osb	3. 2. 1972–27. 3. 1972	Bw Osb
	Bw Osb	27. 5. 1972– 6. 2. 1980	Bw Mg
01 120	Bw Mg	24. 2. 1967–11. 12. 1970	Bw Rh
	Bw Rh	21. 12. 1970–13. 11. 1977	Bw Km
01 137	Bw Osb	16. 6. 1968–29. 5. 1978	Bw Hlb
	Bw Sa	1. 11. 1981–	
01 204	Bw Erf	8. 6. 1967–11. 3. 1980	Bw Sa
	Bw Sa	12. 3. 1981–27. 10. 1981	Bw Wsm
01 207	Bw Erf	19. 1. 1967–20. 2. 1978	z-Park 5)
01 226	Bw Osb	19. 4. 1969–25. 4. 1969	Bw Osb
01 515	Bw Osb	20. 12. 1971– 4. 1. 1972	Bw Osb

1) Ausmusterungsantrag genehmigt: 20. 8. 1980; Zerlegebestätigung: 31. 10. 1980 Raw Meiningen
2) Ausmusterungsantrag genehmigt: 22. 6. 1976; Zerlegebestätigung: 1. 9. 1976 Raw Meiningen
3) am 15. 5. 1978 an Chemiewerke Genthin verkauft
4) Ausmusterungsantrag genehmigt: 19. 11. 1980; Zerlegebestätigung: 15. 2. 1981 Raw Meiningen
5) am 1. 12. 1978 verkauft an VEB Wohnungsbaukombinat Gera

Legende: Erf – Erfurt, Km – Karl-Marx-Stadt, Hlb – Halberstadt, Mg – Magdeburg, Osb – Berlin Ostbahnhof, Rh – Rostock, Sa – Saalfeld, Wbg – Wittenberge, Wsm – Wismar.

schnitts 1972 führten PKP und DR eine neue Schnellzugverbindung von Dresden nach Kraków und zurück als D 2007/D 2006 ein. Diese Züge wurden bis zum 2. Juni 1973 planmäßig durch Dresdner 01 zwischen Dresden-Neustadt und Görlitz bespannt. Im Sommerfahrplanabschnitt 1974 fuhr das Bw Dresden mit den Leerwagenzügen 49503 nach Görlitz und als 58250 zurück nach Dresden auf dieser Strecke nochmals eine Planleistung mit der Baureihe 01. Übrigens waren diese und die Containerzüge nach Berlin die einzigen planmäßigen Güterzugleistungen der Dresdner 01-Maschinen.

Baureihe 01 im Traktionswechsel

Von 1968 bis 1975 reduzierte die Deutsche Reichsbahn den Betriebspark der Baureihe 01^{0-2} durch Ausmusterungen um fast die Hälfte. Das betraf in erster Linie Maschinen des Bw Magdeburg. Hier endete der 01-Einsatz im Jahre 1970. Ebenfalls überflüssig wurden die Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof und Wittenberge, die ihre Leistungen fast nur noch mit der Baureihe 01^5 fuhren.

Nur die Dresdner Lokomotiven der Baureihe 01 wurden noch weiter voll unterhalten. Der erste Abgang war durch die z-Stellung der 01 057 am 30. November 1975 vollzogen. Aber dafür wurde die im Bw Wittenberge bereits z-gestellte 01 069 nach einer Hauptuntersuchung im Raw Meiningen dem Bw Dresden zugewiesen.

Ohne Reduzierungen seiner 01-Planleistungen fuhr das Bw Dresden weiterhin bis zur Einstellung des Dampfbetriebs zum Ende des Sommerfahrplans 1977. Eine Ablösung der Baureihe 01 im schweren Schnellzugdienst auf der Strecke Berlin–Dresden durch Diesellokomotiven war erst mit der verstärkten Lieferung von Triebfahrzeugen der Baureihe 132 möglich. Bereits seit Juni 1977 besetzte Personal des Bw Dresden eine Lokomotive der Baureihe 132 vom Bw Berlin Ostbahnhof und fuhr damit Saisonleistungen in Richtung Berlin.

Am Samstag, dem 24. September 1977, konnte der Traktionswechsel vollzogen werden. Die 01 204 verließ mit dem D 1076 letztmalig den Dresdner Hauptbahnhof planmäßig in Richtung Berlin und kam in den Morgenstunden des 25. September mit einem Leerreisezug zurück. Dieser Sonntag wurde zum Abschiedsfest von der Baureihe 01 im Bw Dresden. Höhepunkt war die schon oft beschriebene Lokparade vor dem Schuppen I des ehemaligen Bw Dresden-Altstadt mit dem gemeinsamen Abschiedspfiff.

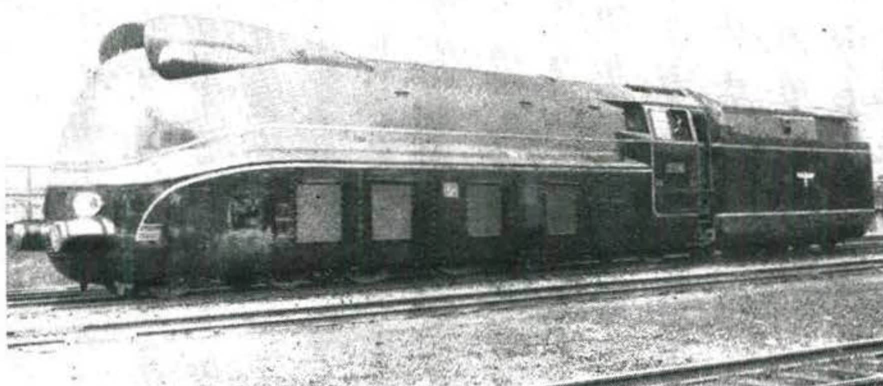
In den Morgenstunden des 26. September 1977 wurden alle 01 konserviert abgestellt. Zu Einsätzen vor planmäßigen Zügen durch das Bw Dresden sollte es nun nicht mehr kommen. Lediglich vor einigen Sonderzügen für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR waren nochmals die Lokomotiven 01 118 und 01 204 zu sehen.

Noch im Herbst 1977 erhielt die 01 120 ein „Gnadenbrot" als Weichenheizlok im Bw Karl-Marx-Stadt. Die Lokomotiven 01 066 und 01 207 wurden im Verlaufe des Jahres 1978 als Dampfspender an Industriebetriebe verkauft, und die 01 050 sowie 01 069 waren bis zu ihrem Abtransport ins Raw Meiningen im Jahre 1980 in Dresden-Pieschen abgestellt.

Für drei Dresdner 01-Lokomotiven gab es nochmals Betriebseinsätze in anderen Bahnbetriebswerken. Im Mai 1978 wurde die 01 137 an das Bw Halberstadt abgegeben und bespannte dort bis Ende 1980 einige Personenzüge sowie die Messesonderzüge nach Leipzig. Im Februar 1980 verließ die 01 118 mit eigener Kraft ihr ehemaliges Heimat-Bw Dresden, um vorübergehend Heizzwekken in Magdeburg-Rothensee zu dienen. Die zunächst für Traditionszwecke bestätigte 01 204 kam im März 1980 als Betriebslok zum Bw Saalfeld. Dort wurde sie neben den Lokomotiven 01 114 und 01 118 nochmals im planmäßigen Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugdienst eingesetzt. Saalfeld war bis Februar 1981 das letzte Einsatzgebiet der 01-Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn.

Doch zurück zum Bw Dresden. Auch heute ist hier noch eine 01, die Traditionslokomotive 01 137, beheimatet. Viele Dresdner Lokomotivführer, die heute mit den modernen Lokomotiven der Baureihe 243 nach Berlin fahren, haben sich die Aufgabe gestellt, diese Lok zu pflegen und zu erhalten. Sie wollen damit die Erinnerung wachhalten an die schönen, aber auch schweren Jahre mit der 01, an den Höhepunkt der Dampflokzeit im Bahnbetriebswerk Dresden.

2



2 Von ursprünglich 205 bestellten Lokomotiven der Baureihe 01^{10} wurden durch den Beginn des zweiten Weltkriegs nur 55 Maschinen von der Berliner Maschinenbau AG in den Jahren 1939/40 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Das Foto zeigt die 01 1088 im Jahre 1940 in ihrem Heimat Bw Dresden-Altstadt. Nach 1945 befand sich keine Maschine dieser Baureihe auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn.

Tabelle 3 Planmäßiger Bedarf an Lokomotiven der Baureihe 01 für den Regeldienst/Sonderdienst im Bahnbetriebswerk Dresden

Fahrplanabschnitt	Tfz	Fahrplanabschnitt	Tfz
1967	3/0	1972/73	3/1
1967/68	3/1	1973	3/1
1968	4/1	1973/74	2/1
1968/69	4/1	1974	3/1
1969	4/1	1974/75	2/1
1969/70	4/1	1975	3/1
1970	2/1	1975/76	2/1
1970/71	2/1	1976	3/1
1971	2/1	1976/77	2/1
1971/72	2/1	1977	3/1
1972	4/1		

Anmerkung

Das neue Loknummernschema der EDV-Bezeichnung seit 1970 blieb aus Gründen der Übersichtlichkeit unberücksichtigt.

Quellenangaben

(1) Gottwaldt, A. B.: Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug, Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1979

(2) Konzelmann, P.: Die Baureihe 01.10, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1982

(3) Müller, W.: Die Baureihe 01, Einsatz und Beheimatungen im Magdeburger Raum, Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, 1982

(4) Tagebuchaufzeichnungen der Lokomotivführer Gebhardt, F. und Guder, H.-J., Dresden

(5) Unterlagen der Verwaltung für die Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Dresden

(6) Verschiedene Betriebsbuchauszüge, Baureihe 01

(7) Weisbrod, M., Petznick, W.: Baureihe 01, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979

(8) Wenzel, H.: Die Baureihe 01, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1977

Fotos: Lokomotivbildarchiv der Bibliothek der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden

Frank Bellin (DMV), Berlin

Fontane und die Eisenbahn

Tand ist das Gebilde von Menschenhand

Nicht jeder wird, wenn er den Ortsnamen Neuruppin hört, gleich aufhorchen. Nicht jeder wird wissen, daß diese nordwestlich von Berlin gelegene Stadt der Geburtsort mehrerer berühmter Männer ist. Und nicht jeder wird wissen, daß zu diesen der Dichter Theodor Fontane zählt, dessen Geburtstag sich am 30. Dezember 1989 zum 170. Male jährte.

Aber jeder der Neuruppin kennt wird wissen, daß am Ende der Hauptverkehrsstraße ein Fontane-Denkmal steht. Es wurde vom Neuruppiner Bildhauer Max Wiese 1905 geschaffen und zeigt Fontane, wie er sich auf einer Bank von einer seiner vielen Wanderungen ausruht, die er in seinen Büchern „Wanderungen durch die Mark Brandenburg" so trefflich zu beschreiben verstand.

Aber auch nicht jeder wird wissen, daß Fontane in anderen Veröffentlichungen seine mehrmaligen und längeren Reisen und Wanderungen durch England und Schottland beschrieben hat. Und so nimmt es nicht Wunder, wenn Fontane, dessen Herz immer dem Modernen, dem Neuen zugetan war, angeregt wurde, auch ein aktuelles Ereignis, das sich vor 110 Jahren in Schottland abspielte und das damals weites Aufsehen erregte, dichterisch bearbeitete. Schon 13 Tage danach erschien in der Wochenschrift „Die Gegenwart" seine Ballade:

Die Brücke am Tay

„Wann treffen wir drei wieder zusamm?"
„Um die siebente Stund, am Brückendamm."
„Am Mittelpfeiler."
„Ich lösche die Flamm."
„Ich mit."
„Ich komme vom Norden her."
„Und ich vom Süden."
„Und ich vom Meer."
„Hei, das gibt einen Ringelreihn,
Und die Brücke muß in den Grund hinein."
„Und der Zug, der in die Brücke tritt
Um die siebente Stund?"
„Ei, der muß mit."
„Muß mit."
„Tand, Tand.
Ist das Gebilde von Menschenhand!"

Wie Fontane selbst in einem Brief schrieb, hat er mit diesem Gedicht eine „Art Sensation gemacht", hat der doch als Quelle nicht mehr, wie üblich, die Volksüberlieferung oder das Geschichtsbuch, vielmehr die aufsehenerregenden Zeitungsnotizen über eine Verkehrskatastrophe benutzt. Und spätestens hier klärt sich die Frage, die sich bisher vielleicht manch einer gestellt haben mag, weshalb sich unsere Zeitschrift mit Theodor Fontane beschäftigt. Möglicherweise hätte ohne Fontanes Zutun sonst von dem damaligen Unglück heute niemand mehr außerhalb Schottlands Kenntnis. Einen Überblick über den Ort des Geschehens vermittelt uns ein Lexikon. Der Tay entspringt aus dem Grampian Mountains, ist mit 193 km der längste schottische Fluß und mündet durch den bei Dundee überbrückten Firth of Tay östlich von Perth in die Nordsee.



Dieses Brückenbauwerk über den Tay wurde berühmt und sorgte für Schlagzeilen in der Presse zu einer Zeit, als die Eisenbahn bereits weltweit das „Verkehrsmittel Nr. 1" darstellte.

Foto: Sammlung Verfasser

Versucht man nun in Archiven jene Zeitungsnotizen aufzustöbern, stößt man zunächst auf recht unterschiedliche Meldungen. So schreibt die „Allgemeine Zeitung", Augsburg, am 29. Dezember 1879: „Durch einen außerordentlich heftigen Sturm wurde ein Teil der über den Firth of Tay führenden Brücke zerstört, während der Personenzug von Edinburgh nach Dundee gestern abend 7 1/4 Uhr die Brücke passierte. Der Zug stürzte in den Fluß, man fürchtet, daß sämtliche Passagiere (über 200) ihren Tod in den Wellen gefunden haben. Ein nach der Unglücksstelle abgegangenes Dampfboot ist noch nicht zurückgekehrt."

Zwei Tage später meldet die Allgemeine Zeitung, daß 90 Personen umgekommen sind und niemand gerettet wurde. Allerdings ist in der „Volkszeitung – Organ für jedermann aus dem Volke" noch am 1. Januar 1880 zu lesen, daß 300 Reisende und 6 Beamte, die mit dem Zug, der aus der Lokomotive, vier Wagen III., einem I. und einem II. Klasse sowie einem Bremswagen bestand, durch den Einsturz der Brücke verunglückten. Und kurz darauf wird in dieser Volkszeitung sogar ein Augenzeuge zitiert. Offensichtlich hat Fontane diesen Bericht gelesen, denn er zieht sich wie ein roter Faden durch seine Ballade. Gekürzt wiedergegeben ging es um folgendes: Den wütenden Orkan vom Fenster seines Hauses beobachtend und während Wolkenfetzen vor dem Mondlicht dahinrasen, sah er instinktmäßig zur Uhr, um festzustellen, daß der Edinburgher Zug fällig sei. Im selben Augenblick konnte man die sich langsam bewegenden Lampen vor dem Signalhäuschen an der Südseite sehen und verfolgen, daß der Zug auf die Brücke fuhr. Aber dem Auge schien es, als ob gleichzeitig mit der Fahrt des Zuges auf den Hauptteil der Brücke ein Komet mit feurigem Schweife von der Lokomotive gewaltsam in die Dunkelheit geschleudert worden wäre, bis er in dem stürmischen Gewässer erstickt wurde. Dann herrschte absolute Finsternis. – Die entsprechenden Zeilen im Gedicht lauten:

„Ich komme, trotz Nacht und Sturmesflut,
Ich, der Edinburgher Zug." (Und wie man am anderen Ufer bereits seinen Schein sehen kann weiter:
„Denn wütender wurde der Winde Spiel,
Und jetzt, als ob Feuer vom Himmel fiel,
Erglüht es in niederschießender Pracht
Überm Wasser unten ... Und wieder ist Nacht."

Der Mann am Fenster, also jener Augenzeuge, eilte hinaus über das „Magdalenengreen" auf der Nordseite, klet-

terte in dieses Signalhäuschen und erfuhr dort, daß der Zug seine Station nicht erreicht hatte.

Der Hergang

Was war nun tatsächlich passiert, und welche Vorgeschichte hatte diese von einem bis dahin nie gekannten Ausmaß gekennzeichnete Katastrophe? Vor einiger Zeit war der Stadtarchivar von Dundee, Mr. Taylor, so freundlich und half uns das Dunkel zu lichten. Bereits 1854 äußerte Thomas Bouch – ein junger Mann – den damals phantastischen Gedanken, eine Brücke über den Tay zu bauen. Gemeinsam mit dem Stadtsyndikus von Dundee Thomas Thornton brachte er 1864 und 1866 zwei Gesetzesvorlagen ein, aber erst eine dritte, geänderte erhielt am 15. Juli 1870 die königliche Genehmigung. Nach sechsjähriger Bauzeit wurde die Brücke am 31. Mai 1878 offiziell eröffnet.

Im Juni 1879 reiste die Königin Viktoria über dieses „Wunderwerk der Ingenieurkunst" zu ihrem Landsitz nach Balmoral. Und noch im gleichen Monat wurde Thomas Bouch, der die Brücke für die „North British Railway Company" entworfen hatte, zum Ritter geschlagen.

Die 3 214 m lange Brücke bestand aus 85 Bogen und kostete insgesamt 350 000 Pfund. Sie hatte nur ein Gleis erhalten, und ihr Äußeres wirkte fast zerbrechlich.

Ungefähr 18 Monate später, am 28. Dezember 1879, stürzten die großen Träger während eines schrecklichen Sturms ein, und etwa 75 Passagiere und Bahnangestellte, die sich in dem Zug befanden, der die Brücke überquerte, kamen ums Leben. Eine offenbar auch heute noch nur geschätzte Zahl, denn Suchboote und Taucher fanden zwar, Korrespondentenberichten zufolge, „die Lokomotive und drei Waggons, jedoch keine Leiche."

Ein Untersuchungsgericht, dem u. a. der Inspektionsoffizier der Eisenbahn W. H. Barlow, dem späteren Erbauer einer neuen Brücke, angehörte, stellte bei der Prüfung fest, daß die Träger der Brücke mit dem Zug nach Osten gefallen waren, wobei sich offensichtlich die beiden letzten Wagen des Zuges durch die Heftigkeit des Sturms überschlagen hatten. Die Gußeisensäulen waren abgebrochen, weil sich die Verbindungsbolzen in den Löchern verbogen hatten, obgleich die Halterungen nicht gebohrt worden waren, sondern durch angegossene Ösen führten. Die Beweise zeigten, daß die in der Gießerei Wormit hergestellte Struktureisenkonstruktion aufgrund von Unerfahrenheit, Nachlässigkeit, schlechter Ausführung und mangelnder Aufsicht von ungenügender Qualität war. Außerdem wußte Bouch, der für all das verantwortlich war, wie auch für die folgende Unterhaltung der Brücke, sehr wenig von dem was dort vor sich ging. Wie ja häufig in solchen Fällen hat hier ganz sicher die Profitgier der Hersteller über der Sicherheit gestanden. Und so wundert es niemanden, wenn seinerzeit viele Bouch beschuldigten, allein für das Mißgeschick verantwortlich zu sein. Dies wiederum hatte damals möglicherweise einen anderen Dichter, Max Eyth, angeregt, das Unglück mit verändertem Namen in seiner Erzählung „Berufstragik" in dem 1899 herausgegebenen Sammelband „Hinter Pflug und Schraubstock" ebenfalls spannend wiederzugeben. Ob Eyth selbst Augenzeuge der Katastrophe war und er möglicherweise der in den Zeitungen zitierte ist, steht nicht fest. Jedenfalls erschien schon einige Tage später, am 17. Januar 1880, ein durchaus brisanter Bericht in der Leipziger „Illustrirten Zeitung": Sie zitiert den preußischen Baumeister Piossek, der 1873 nach Besichtigung der damaligen Baustelle schon zu dem Ergebnis kam, daß man bis an die äußerste Grenze der Belastbarkeit des Baumaterials gegangen sei.

Der Neubau

Nachdem 1881 dann einige neue Klauseln aufgestellt worden waren, wurde das North British Railway New Tay Viaduct Bill (eine Gesetzesvorlage für einen neuen Viadukt über den Tay) angenommen. 1882 begannen dann die Bauarbeiten für die neue Brücke. Sie erforderte 640 000 Pfund und wurde im Juni 1887 für den Verkehr freigegeben. Die mit der alten Brücke verunglückte Lokomotive Nr. 224 war zwischenzeitlich gehoben worden. Nach deren Instandsetzung zog sie symbolisch den ersten Zug über die neue Brücke, und sie versah noch bis ins 20. Jahrhundert hinein ihren Dienst. Seitdem verkehrt die Eisenbahn regelmäßig über die Tay-Brücke. 1966 kam sogar eine Straßenbrücke über den Tay hinzu.

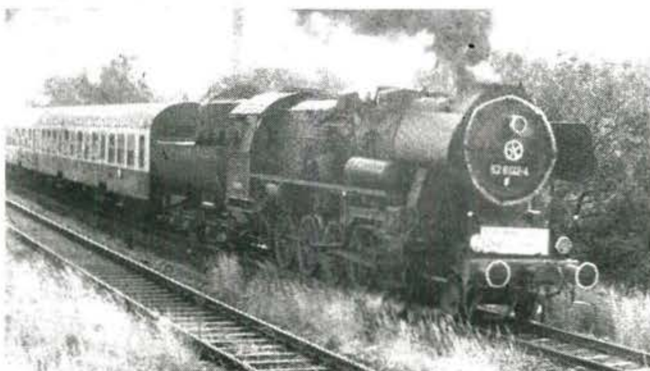
Heute haben Fontanes Worte, die zu den unvergänglichen Denkmälern seiner Alterslyrik gehören, mehr einen dichterischen Wert. Damals ließ er die Hexen aus Shakespeares Macbeth ihr „Tand, Tand ..." schreien und deutete an, daß vieles, was von Menschenhand geschaffen wurde, nur Scheinwert hatte.

---

100 Jahre Oebisfelde – Salzwedel

Dieses Jubiläum wurde am 1. November 1989 begangen. In den vergangenen Jahren nahm auf dieser Strecke der Güterzugverkehr enorm zu. Durch Elektrifizierungs- und Baumaßnahmen der Hauptstrecken wurde ein Höchstmaß an Zugfahrten erreicht. Auf dieser Nebenstrecke sind die einst legendären Dampfloks der BR 41, 50, 52 und 64 längst verschwunden. Neben LVT sind vorwiegend Loks der BR 110, 112 (sehr selten auch noch 120), 118 und 119 im Einsatz. Anläßlich dieses Streckenjubiläums fuhr kürzlich ein kleiner Sonderzug (das betrifft keineswegs die Länge des Zuges) der Solidarität von Oebisfelde nach Salzwedel, bespannt mit der Dampflok 52 8132-4 aus dem Bw Oebisfelde.

Text und Foto:
B. Habermann, Salzwedel



Fahrscheine überall gültig

Bereits seit 1. Oktober 1989 sind die Fahrscheine im städtischen Nahverkehr für Bus und Straßenbahn, S-Bahn und U-Bahn in der DDR universell verwendbar. Künftig kann also jeder Fahrschein, gleich wo er in der DDR erworben wurde, allerorts benutzt werden.

Die Preise für Einzelfahrscheine oder Sammelkarten bleiben unverändert. Im Falle von Abweichungen angesichts lokal unterschiedlicher Tarife empfiehlt es sich, Fahrscheine verschiedenen Wertes zur Hand zu haben.

Was lange währt, wird endlich gut.

me

Obus in Hoyerswerda

Am 6. Oktober 1989 wurde in Hoyerswerda ein neuer Obusbetrieb eröffnet. Dabei handelte es sich um ein Ereignis, das es in der DDR 38 Jahre nicht mehr gegeben hatte. In der rund 77 000 Einwohner zählenden Kreisstadt wird der Obus als ein umweltfreundliches und energiegünstiges Nahverkehrsmittel künftig die Hauptlast des Personenverkehrs tragen. Bereits Anfang der 80er Jahre stellten Experten des Zentralen Forschungsinstituts des Vekehrswesens (ZFIV) fest, daß der Stadtverkehr in Hoyerswerda ökonomischer mit Obussen betrieben werden kann. Einer vom Generaldirektor des Gaskombinats Schwarze Pumpe geleiteten territorialen Interessengemeinschaft „Obus Hoyerswerda" gelang es mit Hilfe von Institutionen des Vekehrswesens, der örtlichen Organe und zahlreicher Betriebe des Territoriums, innerhalb kurzer Zeit den ersten Bauabschnitt eines künftigen Obusnetzes fertigzustellen. Zunächst wurde ein Teil der bisherigen Kraftomnibuslinie A Industriegelände (Kraftverkehr) – Ehrenhain (Elsterbrücke) für das neue Vekehrsmittel ausgebaut. Dafür mußten 4,2 km zweispurige und 2,7 km einspurige Fahrleitungen montiert und der Wendeschleifenbereich am Ehrenhain gebaut werden. Außerdem waren 345 Maste aufzustellen und 18,5 km Speisekabel zu verlegen. Das erste Gleichrichterunterwerk versorgt die Obusstrecke mit Strom. Hinzu kamen umfangreiche Arbeiten, um die Fahrzeuginstandhaltung auf dem Verkehrshof des Kraftverkehrs zu ermöglichen. So entstanden zwei Instandsetzungsgruben und eine Fahrleitungswerkstatt. Der erste W 50-Turmwagen traf bereits am 13. April 1989 in Hoyerswerda ein. Am 20. September 1989 folgte für Einweisungs- und Probefahrten der Ikarus-Gelenkobus 951 aus Potsdam. (Dieses Fahrzeug blieb bis Anfang Dezember 1989 in Hoyerswerda und wurde auch für den Linienverkehr genutzt.) Am 2. und 3. Oktober 1989 kamen die ersten vier neuen Ikarus-Gelenkobusse des Typs 280.92 aus der Republik Ungarn auf dem Straßenwege nach Hoyerswerda. Sie erhielten die Nummern 7625702, 7625710, 7625727 und 7625735.

Am 8. Oktober 1989 wurde der offizielle Linienverkehr im 20-Minuten-Abstand aufgenommen. Noch ist auf der Linie A ein gebrochener Verkehr (Obus/Kraftomnibus) notwendig. Derzeit wird die Strecke zum Wohngebiet Seidewinkel mit Fahrleitungsanlagen ausgerüstet. Dieser 3,6 km lange Abschnitt soll in diesem Jahr fertiggestellt werden. Dann ist die Linie D, Seidewinkel–Industriegelände, durchgehend mit Obussen befahrbar. Außerdem sind weitere Strecken in die Altstadt und nach Kühnicht auf Obusbetrieb umzustellen. Insgesamt sind in Hoyerswerda vier Obuslinien geplant. Dafür werden nicht nur zahlreiche Obusse, sondern auch zwei weitere Unterwerke erforderlich sein.

U. Thomsch, Cottbus



Am 27. September 1989, wenige Tage vor Aufnahme des Obusverkehrs in Hoyerswerda, wurde die (noch stromlose) Fahrleitung justiert. Dabei leisteten die Stromabnehmer vom Potsdamer Obus 951 wertvolle Dienste. Hinter dem von einer Dieselzugmaschine gezogenen Obus ist der Fahrleitungsmontagewagen zu erkennen. Foto: G. Paul, Hoyerswerda

KT4D-Dreifachtraktion auch in Cottbus

Mit Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1989/90 am 2. Oktober 1989 begann der Dreifachtraktionsbetrieb auf der Cottbuser Straßenbahnlinie 4 Schmellwitz–Zielona-Gora-Straße. Diese Betriebsart wurde bis dahin nur in Erfurt angewendet. Damit konnte auf der 9,4 km langen und stark frequentierten Linie das Platzangebot pro Zug von 388 auf 582 Plätze ohne zusätzliche Arbeitskräfte erhöht werden. Im Vorfeld dessen war Ende 1987 damit begonnen worden, die Haltestellenbereiche auf 60 m zu verlängern, die Gleisanlagen zu erweitern, die Fahrzeuge und Lichtsignalanlagen der Dreifachtraktion anzupassen und das Fahr- sowie Instandhaltungspersonal zu schulen. Unter anderem mußten 16 Bahnsteige an Haltestellen verlängert und 50 Fahrzeuge nachgerüstet werden.

Die Dreifachtraktionzüge verkehren von montags bis freitags jeweils zwischen 4.30 Uhr und 19.00 Uhr. Im Abend- und Wochenendverkehr fahren weiterhin KT4D-Doppeltraktionen.

U. Thomsch, Cottbus

15 Tr in Eberswalde

In der Nacht vom 23. zum 24. Juli 1989 traf in Eberswalde ein Testobus des Škoda-Typs 15 Tr (Fabrik-Nr. 10872/1989) ein. Am 28. Juli 1989 wurde das Fahrzeug ohne Nummer zu einem dreimontigen Probeeinsatz in Betrieb genommen. Hier die technischen Daten des Gelenkobusses:

Länge	17 680 mm
Breite	2 500 mm
Höhe über Stromabnehmer	3 410 mm
Masse	15 900 kg
Leistung	2x 100 kW/ 600 V, 1 520 U/min
Stehplätze	44
Sitzplätze	106
v_{max}	65 km/h
max. Beschleunigung	2,5 ms^{-2}.

Derzeit verkehren Obusse dieses Typs in Ústí nad Labem (38), Hradec Králové (5), Gottwaldov (2), Prešov (5), Banská Bystrica (1), Plzeň (1) und Tallinn (UdSSR) (10).

M. Schindler, Dresden

Altbaufahrzeuge aufs Abstellgleis

„Letzter Einsatztag" – so hieß es am 5. November 1989 für die Fahrzeugtypen A I, A II und A II U der Berliner U-Bahn. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme von 52 Doppeltriebwagen des Typs GI/I aus dem KLEW Hennigsdorf (Baureihe 135.9) konnten die Altbaufahrzeuge der Linie A in den Ruhestand treten. Parallel dazu wurden bereits zuvor etliche Altbaufahrzeuge für den Fahrdienst entbehrlich. Einige der alten U-Bahn-Wagen bleiben jedoch für Rangierzwecke bzw. als betriebsfähige Technikdenkmäler erhalten.

Noch einmal rollten am 5. November 1989 drei Altbauzüge mit den Fahrzeugtypen A I/A I U, A II und A II U zwischen Pankow und Otto-Grotewohl-Straße. Sie waren ebenso wie der 100. Wagen des Typs GI/I festlich geschmückt. Gegen 16 Uhr verschwanden die z. T. 70jährigen Veteranen in den Abstellanlagen. Das Foto zeigt einen Altbauzug am 5. November im U-Bahnhof Dimitroffstraße.

Text und Foto: M. Reimer, Berlin



Für U-Bahn-Fotos keine Genehmigung mehr

Das Fotografieren bei der U-Bahn ist jetzt von den der Öffentlichkeit zugänglichen Stellen ohne Genehmigung erlaubt!

me

Blickpunkt Obus

Über mehr als zehn Jahre existierten in unserem Land nur drei Obusbetriebe. Von den ehemals elf Obusnetzen wurden sieben stillgelegt. Debatten gab es auch über den Fortbestand der restlichen Betriebe. Nur örtlichen Initiativen ist es zu danken, daß nicht noch weitere Fahrdrähte verschwanden.

Inzwischen ist der Obus wieder aktuell, hier ebenso wie im Ausland. Umweltfreundlich und energieoptimal, erlebt der Obus eine Renaissance. Seit einigen Monaten zählt nun auch Hoyerswerda zu den Obusstädten der DDR, und einen neuen Gelenkobus testete man unlängst in Eberswalde. Weitere Informationen zum Obusgeschehen auf der gegenüberliegenden Seite.

1 Ein neuer Gelenkobus des Typs Ikarus-GANZ 280.93 steht zur Jungfernfahrt bereit an der Wendestelle „Am Ehrenhain", 6. Oktober 1989.
2 Begegnung zwischen einem Hoyerswerdaer Obus und dem „Gastobus" 951 (ex 451) aus Potsdam auf dem Verkehrshof des Kraftverkehrs am 6. Oktober 1989
3 Von Juli bis Oktober 1989 sorgte dieser Škoda-Testobus des Typs 15 Tr in Eberswalde für Aufsehen. Er mißt 17,36 m, ist damit sogar 0,8 m länger als der Ikarus-GANZ und verfügt über 45 Sitz- und 104 Stehplätze.
4 Noch vor drei Jahren im Planeinsatz waren die Škoda-Obusse des Typs 9 Tr in Eberswalde. Inzwischen längst ausgemustert, bleibt ein Fahrzeug der Nachwelt erhalten.
Fotos: U. Thomsch, Cottbus (1 und 2); M. Schindler, Dresden (3); B. Sprang, Berlin (4)

1


2


3


4

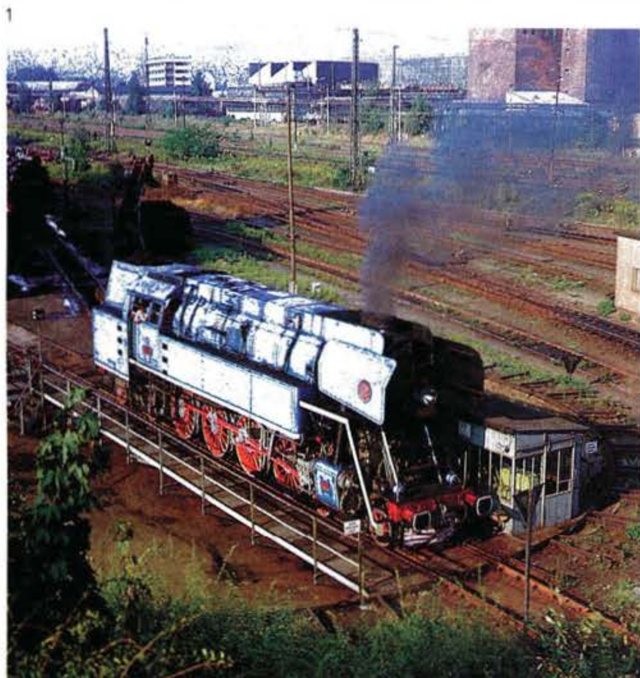

Von Dresden nach Hamburg ...

... gelangte im Sommer vergangenen Jahres der Gotha-Beiwagen 263 045-6 der Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden. Damit machte die Kunststadt Dresden ihrer Partnerstadt in der Bundesrepublik Deutschland aus Anlaß der 800-Jahr-Feier des Hamburger Hafens ein Geschenk, das auf dem Rathausplatz für Unruhe sorgte. Denn 1977 verschwand hier die letzte Straßenbahn zugunsten des Omnibuses – und diese Tatsache macht den Hamburgern noch heute zu schaffen ...

Foto: M. Saß, Hamburg



1



2



3

Rück-
blick
1989



4



5



Sonderfahrten 1990

Nachstehende Übersicht informiert über die diesjährigen Sonderfahrten. Für die Einhaltung der geplanten Zugfahrten und den Einsatz des vorgesehenen Fahrzeugparks kann keine Gewähr übernommen werden. Genauere Angaben sind wie auch in den Vorjahren rechtzeitig unter der Rubrik „dmv teilt mit" des „me" zu finden. Da den Veranstaltern vorab keine Detailangaben zugehen, bitten wir bis zum Erscheinen der ausführlichen Mitteilungen um Geduld.

Die Redaktion

Termin	Strecke	vorgesehener Fahrzeugpark
27. 1.	Zwickau–Herlasgrün–Falkenstein–Schönheide Süd–Klingenthal–Adorf–Reichenbach–Zwickau	58 3047, 86 001, TzZ
17./18. 2.	Erfurt–Schmalkalden–Pappenheim und zurück	01 1531, 94 1292, Bag
19. 5.	Bautzen–Wilthen–Oberoderwitz–Löbau–Bautzen	2 × BR 86
19. 5.	Gransee–Neustrelitz–Mirow und zurück	38 1182
26. 5.	Magdeburg–Blumenberg–Eilsleben–Haldensleben–Magdeburg	BR 41, 65 1049
9. bis 17. 6.	Traditionsbetrieb Berlin Wriezener Bahnhof – Tiefensee und zurück, Fahrzeug-Ausstellung in Berlin Wriezener Bahnhof	74 1230, 86 1001, 65 1049, TzV
10. 6.	Magdeburg–Loburg (1025 Jahre Stadt Loburg)	BR 41
10. 6.	Dresden–Freiberg–Nossen–Dresden	03 001, 23 1113, TzZ
23. 6.	Leipzig–Halle (S.)–Torgau–Pretzsch–Eilenburg–Leipzig	E 44 046, 74 1230, 38 1182
7./8. 7.	Dresden–Altenberg (Erzgeb.) und zurück	BR 50, 86 TzZ
24. 8. bis 2. 9.	Fahrzeug-Ausstellung im Bw Magdeburg	
8. 9.	Jena-Saalbahnhof–Triptis–Lobenstein und zurück	01 1531, 65 1009, Bglw, Bag
15. 9.	Leipzig–Rochlitz–Karl-Marx-Stadt–Glauchau–Rochlitz–Leipzig	50 849, E 77 10, 2 × BR 86
22./23. 9.	Berlin–Oranienburg–Templin–Oderberg–Wriezen–Berlin	BR 38, TzV
29. 9.	Zwickau–Wünschendorf–Weida–Mehltheuer–Saalburg–Plauen–Zwickau	BR 50, 86, TzZ
13. 10.	Crottendorf–Annaberg-Buchholz–Flöha–Marienberg–Flöha–Annaberg-Buchholz–Crottendorf	2 × BR 86, TzZ
13. bis 21. 10.	Fahrzeug-Ausstellung Leipzig Hbf (75 Jahre Leipziger Hbf)	
19. bis 22. 10.	Fahrten im Bereich des Leipziger Hbf	E 04, E 44, E 94, 38 1182, DBz

Legende:
TzZ – Traditionszug Zwickau; TzV – Traditionszug Velten, DBz – Doppelstockwageneinheit

Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg
19./20. 5., 23./24. 6., 15. 7., 5. u. 26. 8., 15./16. 9., 7. 10., zusätzlich 10. 6. kombinierte Fahrt Regelspur/Schmalspur

Traditionsbahn Erfurt–Erfurt West
23./24. 6., 21./22. 7., 28./29. 7., 11./12. 8.

Putbus–Göhren
17. 2., 7. 7., 4. 8., 13. 10.

6



1 Ständig im Mittelpunkt standen die Gastdampflokomotiven aus der ČSSR in Dresden. Die Lokomotive 447.043 der ČSD wurde am 19., 20., 26. und 27. August 1989 für die Sonderfahrten im Betriebsteil Zwickauer Straße des Bw Dresden restauriert.
2 Besonders viel Interesse fand am 24. Juni 1989 ein Dampflokfest in der Einsatzstelle Staßfurt des Bw Güsten. Hierbei stand die SAXONIA im Mittelpunkt.
3 Vom 20. bis 28. Mai 1989 fand auf dem Dresdner Güterbahnhof in Leipzig eine große Fahrzeug-Ausstellung statt (s. a. „me" 8/89, S. 7). Seit mehr als zehn Jahren war hier u. a. die Museumslokomotive 75 515 wieder unter freiem Himmel zu sehen.
4 Ende Juni 1989 wurde die Eisenbahn auch in Schönebeck (Elbe) 150 Jahre alt. Aus diesem Anlaß verkehrten einige Personenzüge im Raum Schönebeck/Barby mit der 41er. Auf dem Foto: 41 1231 vor dem P 5317 in Schönebeck (Elbe) am 28. Juni 1989.
5 Und nicht zuletzt machte aus Anlaß der Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost auch ein historischer Straßenbahnbetrieb zwischen dem Postplatz in Dresden und Radebeul Ost auf sich aufmerksam.
6 Zum 100jährigen Bestehen der Strecken Annaberg-Buchholz–Schwarzenberg und Walthersdorf–Crottendorf ob. Bf. wurde im August 1989 tüchtig Dampf gemacht. Links der Sonderzug mit der 86 1501 nach Crottendorf ob. Bf. und rechts die 50 849 mit dem Zwickauer Traditionszug in Walthersdorf.
Fotos: W. Bahnert, Leipzig (3); V. Miethe, Nienburg (4); P. Koehler, Rathenow (2); Albrecht, Oschatz (5 und 6); J. Lempe, Weinböhla (1)

KOMMENTAR: Lichtblick

Inzwischen ist es in aller Munde: Die Zittauer Schmalspurbahn wird vorläufig nicht stillgelegt. Bürgereingaben, das Engagement des Neuen Forums und die Bemühungen der Interessengemeinschaft „Schmalspurbahn" beim Kulturbund der DDR in Zittau waren von Erfolg gekrönt. Der Braunkohlenabbau im Bereich der Trasse bei Bertsdorf war bereits zuvor um einige Jahre verschoben worden. Nun schlechten Zustands kaum noch eine Hauptuntersuchung erhalten. Kessel und viele andere Teile müßten in Handarbeit neu angefertigt werden. Eine Konzeption der Deutschen Reichsbahn über den Erhalt und Ersatz der rollenden Technikdenkmäler gab und gibt es nicht. Wenn nicht bald etwas geschieht, das steht fest, stirbt die Zittauer Schmalspurbahn nicht wegen eines zu erschließenden Braunkoh- kann das 100jährige Jubiläum dieses liebenswerten, aber für das Zittauer Gebirge auch dringend erforderlichen Verkehrsmittels gefeiert werden.

Dennoch müssen wir um die Zukunft der Zittauer Schmalspurbahn aus einem anderen Grunde bangen. Wie auf der zweiten Umschlagseite dieses Heftes angedeutet, sind inzwischen nahezu alle Schmalspurlokomotiven abgängig, können ob ihres lentagebaus, sondern wegen fehlender Triebfahrzeuge. Auf den anderen 750-mm-spurigen Bahnen gibt es gleiche Anzeichen.

Eine sinnvolle, realistische und umgehend umsetzbare Konzeption, auch im Interesse eines devisenträchtigen Tourismus, wäre ein erster Lichtblick.

Wolf-Dietger Machel

Dipl.-Ing. Andreas Mansch (DMV), Mölkau

Zur Tarifgestaltung für Traditionszüge

Traditionszüge sind aus der Freizeit unserer Eisenbahnfreunde nicht mehr wegzudenken. Mehr noch: Sie erfreuen sich in weiten Kreisen der Bevölkerung zunehmender Beliebtheit. Aber kaum jemand denkt daran, daß diese Beförderungsleistungen von der Deutschen Reichsbahn nur mit einem wesentlich höheren Aufwand erbracht werden können, als das bei jeder anderen beliebigen Sonderzugleistung der Fall ist. Besonders schlagen bei den Traditionszügen die Betriebskosten zu Buche. Schließlich können die gewünschten Lokomotiven und Wagen, die in der Regel nicht mehr zum planmäßigen Betriebspark gehören, nur mit außergewöhnlich hohen materiellen, personellen und damit ökonomischen Aufwendungen erhalten werden. Diese Faktoren sind objektiv nun einmal vorhanden und in ihrer Größenordnung kaum beeinflußbar. Hinzu kommt, daß für die Fahrten selbst Leistungen zu erbringen sind, die im Hinblick auf die Kriterien der „normalen" Sonderreisezüge als nicht ökonomisch vertretbar einzustufen wären. Dazu gehören die Leerüberführung der Fahrzeuge zum Einsatzort und wieder zurück, der Einsatz mehrerer Lokomotiven, wo technologisch ein Triebfahrzeug genügen würde, oder die im Gegensatz zu Gesellschaftssonderzügen geringeren Teilnehmerzahlen. Diese Faktoren können vom Veranstalter durch gute Koordinierung sowie verantwortungsbewußte Fahrzeugauswahl bedingt beeinflußt werden. Eine Selbstverständlichkeit sind hierzulande die stabil niedrigen Tarife öffentlicher Verkehrsmittel. So wird der nunmehr seit über 40 Jahren gültige Fahrpreis für einen Personenkilometer (Pkm) von 8 Pf in der 2. Klasse nur durch erhebliche staatliche und keinesfalls sinkende Zuschüsse garantiert. Diese werden der Deutschen Reichsbahn jedoch nur dann gewährt, wenn es um den gesellschaftlich notwendigen Beförderungsbedarf geht. Für Fahrten, die einen erheblichen Mehraufwand erfordern und eigentlich nicht – um es exakt auszudrükken – der von den Reisenden beabsichtigten Ortsveränderung, sondern anderen Zwecken dienen, sind staatliche Subventionen nicht möglich. Aus diesem Grunde wurden von den zuständigen staatlichen Organen vom 1. Januar 1990 an neue preisrechtliche Bestimmungen für die Sonderfahrten mit Traditionscharakter erlassen. Sie gelten für alle diesbezüglichen Sonderzüge ebenso wie für den Einsatz einzelner Traditionssonderwagen.

Diese neuen Bestimmungen, die neben dem DMV auch alle anderen Veranstalter verbindlich anwenden müssen, erfordern, daß für jeden Pkm 20 Pf an die DR zu entrichten sind. Kinder von 6 bis 10 Jahren erhalten eine Ermäßigung von 50 %. Da die Leistungen der DMV-Mitglieder bei der Erhaltung und Pflege von Traditions- und Museumsfahrzeugen von der Deutschen Reichsbahn besonders anerkannt werden, sind für diesen Personenkreis nur 12 Pf pro Pkm vorgesehen. Zum Streckenpreis kommen dann alle zusätzlichen Leistungen hinzu, z. B. für Verpflegung, Drucksachen, kulturelle Umrahmungen und organisatorischen Aufwand. Der daraus ermittelte endgültige Teilnehmerpreis wird in einem Preiskarteiblatt bestätigt. Als generelle Ausnahme wurde zugelassen, daß alle zwischen 1985 und 1989 eingesetzten Sonderzüge, für die ein Preiskarteiblatt vorliegt, zum bereits genehmigten Teilnehmerpreis wiederholt werden können, wenn der gebotene Leistungsumfang nicht verändert wird. Dadurch wirken sich die neuen Regelungen zum Beispiel nicht auf die Traditionsbahnen aus.

Die Veranstalter von Sonderzugfahrten haben auf der Basis dieser neuen Bestimmungen nunmehr die verantwortungsvolle Aufgabe, ihre Programme sorgfältig zu gestalten. Geht es jedoch darum, den Eisenbahnfreunden und sonstigen Interessenten weiterhin attraktive Fahrten anzubieten, werden bei Fahrten über kürzere Distanzen die neuen Kilometersätze im Gesamtpreis nicht so stark wirksam wie bei längeren Fahrten. Auf reizvolle Fotohalte und dergleichen muß deshalb nicht verzichtet werden. Im kollektiven Zusammenwirken der Arbeitsgemeinschaften des DMV und mit anderen gesellschaftlichen Kräften wird es außerdem möglich sein, Nebenprogramme an der Fahrtroute zu organisieren (z. B. kleine Ausstellungen), die weiteren Interessenten den Anreiz zur Teilnahme bieten.

Die Bezirksvorstände des DMV sind in der Lage, auch andere Veranstalter bei der Vorbereitung und Durchführung von Traditionsfahrten zu beraten.

Sonderzugfahrt als Dank



Die Fahrplananordnung 111 der Rbd Halle legte fest, daß am Sonnabend, dem 11. 11. 1989 um 11.11 Uhr der Sonderzug 26611 ab Gleis 11 mit einer Lokomotive der Baureihe 111 den Leipziger Hauptbahnhof verlassen sollte. So auch geschehen. Diesen Gag hatte sich der Bezirksvorstand Halle des DMV einfallen lassen, um sich bei allen Akteuren zu bedanken, die maßgeblich an den LDE-Veranstaltungen beteiligt waren. Unter den Fahrgästen waren der Präsident der Rbd Halle, Eisenbahner, DMV-Mitglieder und Beschäftigte anderer Einrichtungen. Die Turbulenz des 11. 11. brachte die Bahnhofsfahrordnung des Hauptbahnhofs leicht durcheinander, so daß der Zug kurzfristig nach Gleis 8 verlegt wurde. Schade, denn mit etwas gutem Willen der diensthabenden Eisenbahner wäre das sicherlich vermeidbar gewesen, denn ab 10.45 Uhr war das Gleis 11 frei! Der guten Laune der Fahrgäste tat das aber wenig Abbruch. Ziel des Zuges war Laußig bei Bad Düben, wo er dank vorbildlicher Unterstützung der Anschlußbahneisenbahner des Betonwerkes über die Werkgleise bis vor die Tür des dortigen Kulturhauses rangiert wurde. Nach Dankesworten durch den Vorsitzenden des Bezirksvorstandes und Überreichung einiger Sach- und Geldprämien durch den Präsidenten schlossen sich noch ein paar unterhaltsame Stunden für alle Gäste an. Dabei stand natürlich nicht nur das Fachsimpeln, sondern auch das Schmieden neuer Pläne im Vordergrund.

A. Mansch, Mölkau,
Foto: Adler, Rbd Halle

modell eisenbahner **inhalt** **'89**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

3. nahverkehr

4. modellbahn

titel

rücktitel

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0; Kfz versch. Hersteller; TT-Material u. a. Kleinserien (Rekowg.). **Suche:** ESPEWE-Modelle, bes. Wartburg 312, Robur-Koffer, Armee: IK 66, S 4000, TATRA T 815; Büssing-Bus u. Unic-Tankaufl. „Wernesgrüner", W 50-Post-Bausatz, Garant-Lkw; ält. Kataloge. Thomas Behrmann, L.-Würdig-Str. 14, Dessau, 4500.

Biete: Nenngr. S; Loks, Wagen, Weichen; Literatur (Liste anfordern). **Suche:** Merkbuch f. Triebfahrz., Langenschwalbacher, Laas, Eilzugwg. DRG. Fleischer, Franz-Mehring-Str. 5, Gera, 6500.

Biete: TT; Bausätze Personenwg. Bi, Be (ČSSR). **Suche:** TT; Fahrzeuge (Eigen- u. Umbauten). Wilfried Koziolek, Erich-Weinert-Str. 37, Finsterwalde, 7980.

Biete: „Dampflok-Archiv 1" – rot; Müglitztalbahn, DR von A–Z. **Suche:** „Dampflok-Archiv 3", Lokomotiven der DR, „Stellrampen üb. d. Thüringer Wald". Nur Tausch! Niels Kunick, Heinrich-Mann-Str. 11 B, Oschatz, 7260.

Biete: Die Lokomotive in Kunst, Witz u. Karikatur, „Dampflok-Sonderbauarten", Russ. u. sowj. Dampflokom. Lok-Archiv Sachsen 1, 2 u. a. **Suche:** Dampflok in Glasers Annalen 1911–1918, 1931–1943. Nur Tausch! Christian Siegemund, Joh.-R.-Becher-Str. 20, Bautzen, 8600.

Biete: Rübelandbahn, SB zw. Spree u. Neiße, Eb. in Mecklenburg, DLA 4, Strab-Archiv 2, div. Broschüren. In H0: div. Wagen, B 1000 Sani, Weimarlader, Škoda L 1200, Ikarus 31. **Suche:** Bw zur Dampflokzeit, Gera-Pforten – Wuitz-M., Harzquer- u. Südharzb., DLA Sachsen 1, 2; in H0: Straßenfzg. Traktor Famulus, Pkw Wartburg 311, G 5-Kipper, Förderb., S 4000 Tankwg. Jörg Heyde, Pulsnitzer Str. 9, Dresden, 8060.

Biete: Gleismaterial $H0_e$, Wagen $H0_e$ u. $H0_m$ (z. T. Eigenbau), Bahnpostbelege (Regelspur), Figuren, $H0_e$-Dampflok (ohne Vorbild), Matchbox-Modelle. **Suche:** S'Meißner Bimmelbahnel (1976), Mülsengrundbahn (Hefter), Rollwagen (Rf 4) in H0, Bahnpostbelege (Schmalspur). Münnich, Wilhelm-Pieck-Str. 51, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: Eisenbahnliteratur, Tfz u. Wagen in H0. **Suche:** MATCHBOX-Oldtimer, „Reisezugwagen-Archiv 1". Fritz Köhn, Grüner Graben 11, Görlitz, 8900.

Biete: BR 65 N, 254 ÖBB TT, BR 99 HERR, Pers.-Wg. HERR (grün) $H0_m$, 1 West-Union-Wg. $H0_e$, H0 SKL (BS blau), BN 150 (grün), 30 St. NS 2,5 mm. **Suche:** $H0_m$ HERR Packwg., Rollwg., „technomodell" I K, IV K, VI K in $H0_e$, BR 89, 91 in H0. Reinhard Berg, Altendorfer Str. 46, Karl-Marx-Stadt, 9003.

Biete: Schmalspurzug HERR-Lok u. 2 vierachs. Personenwg., Gepäckwg.; funktionstüchtig. Wolfgang Lenk, E.-Grube-Str. 39, Zwickau, 9571.

Biete: H0; umfangr. rollendes Material. Liste anfordern, „me" 1957–1966, 1969–1986, div. Einzelhefte; Wechselstrom-Trafo m. Überstromausl. **Suche:** H0; BR 84, 98 001, VT M 140 ČSD; $H0_e$ VI K, IV K (auch Eigenb.); H0: sächs. Güterwg., Städteexpreßzugwg. 2. Kl., Kesselwg. v. Schicht, D-Zugwg. MÁV, Tankwg., 2- u. 4achs. MÁV-Zug, Figuren in H0 u. N, Ersatzt. BR 86. E. Grimmer, Vetschauer Str. 35, Dresden, 8036.

Biete: zahlr. Hefte „me" ab 1955 u. div. Eisenbahnliteratur von transpress (Liste anfordern); H0 BR 86, 89. **Suche:** „me" kompl. 1952–1954; Hefte 5–8/58; 5, 12/59; 1, 4, 6/60; 3, 5, 9/61; sä. VT. Frank Scherzer, Olbernhauer Str. 28, Pockau, 9345.

Biete: Nenngr. 0; Fahrzeuge, Gleismaterial u. Zubehör von MÄRKLIN, STADTILM, ZEUKE. **Suche:** Nenngr. 0; Triebwagen, Weichen u. Kreuzung von MÄRKLIN, Zubehör u. Anker Steinbaukästen auch Einzelt. u. reparaturbed. G. Apelt, Rahnsdorfer Str. 58, Schöneiche, 1254.

Biete: Bahnsteigsortiment DB (Bausatz) BR 50, 89 sächs. H0. **Suche:** Lokarchiv Sachsen 1 u. 2, VB 140 PIKO H0, VT 173 N nur Triebwg. Dietmar Hummig, Weststraße 54, Radebeul, 8122

Biete: H0; SNCF Diesellok 68 001, SNCF Ellok BB-15 005 und CC-7 001. **Suche:** H0: DB BR 212, 218 neurot, 151 grün, BR 104 oder 04. Till Kistner, Ahrenshooper Str. 16, Berlin, 1093

Biete: Broschüren „75 Jahre Raw Meiningen" Preis pro Stck 3,00 M; Bestellungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung an Dieter Schreiber, Flurweg 6, Kaltennordheim, 6208.

Biete: H0; Bausätze Draisine, SKL, ETA, Schürgeräteständer, Prellbock, Pferde- u. Ochsengespanne, sächs. IV K, BR 23, 50, 332 DB (Lima), Tendergehäuse BR 23, Sauerstofflaschen, Owala, Schlußscheibenhalter, Drehscheibe, Straßenfahrzeuge, 2achs. $H0_e$-Wagen („technomodell"); N: Lok- u. Tendergehäuse 41 001 (Arnold), „Diesellok-Archiv", „Straßenbahn-Archiv 4", „Modellbahnelektronik", EB-Jahrbuch 80, 82, 83, 84, „Die Thüringerwaldbahn", „Pionier- u. Ausstellungsbahnen", „Modelleisenbahn ganz einfach", „Modelleisenbahn ganz raffiniert", „me" 8/72, 8/74, 6/75, 1/76, 12/76, 2/77, 7/80, 1/81, 8/81, 10/81, 7/83, 6/84, 6/85, 7/85, 4/86, 6 u. 7/87. **Suche:** H0: BR 03 (Schicht) 24, 42, 62 (Bergfelde), 64, 66, 75 DR; 89 DR u. sächs., 84, 91, E 18 (Rehse), E 94, E 63, E 44 AEG, M 61 VT 33 m Bw, VT 135 m. Bw, V 180, V 100 (2 Zierstreifen), 110 (2 Zierstreifen) Gehäuse BR 89 DR u. sächs. DR 75, 42, Bausatz EK 4, $H0_e$ 4achs. Personenwg. („technomodell"), Gleismaterial $H0_e$ „technomodell", sächs. I K („technomodell") $H0_m$-Material (HERR), Rollböcke $H0_e$, Straßenfahrzeuge H0, „Lokarchiv Sachsen", „me" 1–12/70, 2/72, 1/75, 4/75, 5/75, 10/75, 9/76, 3/77, 7/77. Bernd Mäder, Leibnitzstr. 14, Halle (S.), 4050

Biete: „me" 1/65, 1, 3, 5–7, 9/73, 6, 9, 10, 12/75, 1–12/76, 9/78, 6/80, 9/81; Modellbahnbücherei 2, 3, 8; Modellbahnanlagen 1, 2, „Spreewaldbahn", „Selketalbahn", Glasers Annalen 1900–1910, Nenng. 0 u. I. Gleismaterial v. Bing, Bub, Märklin; H0: Oberleitungssortiment, BR 50, 55, 80, div. Gehäuse, SKL, ETA 178; $H0_e$: div. rollend. Material, Spielzeugdampfmaschine, DR-, Bw-, Rbd- u. Gattungssch., Fabriksch., div. Kursbücher europ. Bahnverwaltungen, alte Kranich-Ausschneide-Bögen. **Suche:** div. Literatur, H0: BR 03 (Schicht), 50 Triebtender, 62 (Bergfelde) 84; $H0_{e/m}$: Rollmaterial, Gleismaterial; 0 u. I Rollmaterial. Hans Kroker, Am Mühlengraben 33, Olbersdorf, 8809.

Biete: H0; Bausatz BR 38 (P 8) ohne Antrieb. **Suche:** H0: BR 91. Wolf-Dieter Jürgens, Neustädter Str. 48, Klötze, 3580.

Biete: Rollendes Material in TT, $H0_e$, „me" 6/74, 10/75, 5/76, 7, 10, 11/81, 12/82, 1, 2, 3/86, Schienenfahrzeuge 1/78, „Lokomotiven von Borsig", „DL-Sonderbauarten", „Umzeichnungspläne", „Bw zur Dampflokzeit", „Eine richtige Modellbahn soll es werden", Fotoserien WPK. **Suche:** TT: BR 03, 24, 64, 80, 85, 89 (T 3), Leig-Einheit, preuß. Güterzuggepäckwg. 4achs., Niederbordwg., Schotterwg., Tieflader, Pwi Pr 99, CiPr 05a, Einheitspersonen- u. Gepäckwg., alte 3achs. Rekowg., „me" 1952–1965, 1958, 4/61, 1965, 10/71, 1973, 11/76, Modellbahnanlagen 1 u. 2. Volker Bergmann, Liberecer Str. 24, Zittau, 8800.

Suche: BR 84 (H0), auch def., oder nur Gehäuse. R. Weihs, Hermann-Schuldt-Str. 42, Rostock 40, 2540.

Biete: „Das Signal", „Erfurter Blätter", „Reisen mit der Dampfbahn", Lokschild BR 52, TT-Material, Modell u. Eisenbahnkalender. **Suche:** Loks u. Wagen in H0, $H0_m$, $H0_e$, Dampflokschilder, Fabrikschilder, „100 Jahre deutsche Eisenbahn". Lewin, E.-Thälmann-Str. 60, Neustadt (Orla), 6710.

Suche: TT: BR 35, 23, 5 Rungenwg. DR, braun, transpress-Literatur mit Preisangabe. Tilo Graupner, Teichvorwerk 2, Großrückerswalde, 9342.

Biete: Teilfertige N-Anlage 195 cm × 95 cm, mit 12 Loks, 130 versch. Wagen, Oberleitungsmaterial, div. Ersatzteile, 1 200,– M., „me" 10/68, 11/79, 6/80, 3, 8, 11, 12/81, 1, 2, 5, 6/82. **Suche:** „me" 7, 12/65, 6/66, 1, 2, 3, 6–12/69, 1–12/70, 1, 3, 5–12/78. Erhardt, Grille, Franckestr. 4, Weißenfels, 4850.

Biete: H0; BR 24, M61, 130 (ČSD), 118, 440 mm Schwellenband, Maschinenkühlwg. MK 4, Oberlichtspeisewg., Bauplan BR 41, me-Kalender 1984/85, Škoda-Müllfahrzeug. **Suche:** H0: BR 89 DB, $H0_m$-Rollwg., Arnold-N-Motor, „BR 44", „BR 01", „Reisen mit der Dampfbahn", „Schiene, Dampf und Kamera". M. Ries, Pullensweg 20, Magdeburg, 3016.

Biete: H0; BR 50, 66, 80 (einf.). **Suche:** H0; BR 84, 426/1110, Pw 4ü pr. 16, Langenschwallbacher DR/DRG, BR 91. Frank Werheid, Radeburger Str. 44, Großenhain, 8280.

Biete: div. ältere transpress-Literatur (Liste anfordern), „100 Jahre deutsche Eisenbahn", Rollmaterial in H0. **Suche:** Lokschilder, Signaltafeln, Loklaterne, Kö II, $H0_e$-Loks. Bernd Leipert, Roquettestr. 41, Dresden, 8029.

Biete: H0: BR 64 (ohne Beleuchtung), Plastik-Bausatz BR 50 m. Kabinentender, Personenwg. Pr 05 v. Gebert. **Suche:** Plastik-Bausatz BR 03 oder 41, Automodelle in H0, Lokschild BR 44. Wolfgang Schütte, Str. der Republik 1 A/40, Stendal 5, 3500.

Suche: Zur Erarbeitung von Dokumentationen über die ELNA-Lokomotiven (auch Frankreich), die Wismarbusse der Bauart Hannover, die Prenzlauer Kreisbahnen, die Kleinbahn Klochow-Pasewalk und die Kleinbahn Casekow-Penkun Fotos und Literatur, leihweise oder Kauf. Dieter Engel, Wiesengrund 13, Postf. 6408, Prenzlau, 2130.

Suche: „me" 1/1952 bis 1/1969, „Das Signal" Heft 1–26, „TT-Modellbahnpraxis" Heft 1–14. H.-G. Claus, Bornaer Str. 159, Karl-Marx-Stadt, 9081.

Suche: „me" vor 1979, TT: Säuretopfwg., Verschlagwg. mit u. ohne Bremserhaus. Jan Roscher, Alfons-Pech-Str. 9, Karl-Marx-Stadt, 9091.

Suche: Märklineisenbahnen. H. Plitsch, Freyburger Str. 4 b, Naumburg, 4800.

Suche: ältere ESPEWE-Modelle. Lothar Weber, Fichtestr. 19, Karl-Marx-Stadt, 9023.

Biete: TT: BR 35, „me"-Kalender 1981, 1983, 1985, 1986, 1988, 1989, „Bahnland DDR", „Bayer. Bahnhof Leipzig", „Kleine Bahn – ganz einfach", „Modellbahnelektronik". Einzelhefte „me" (Liste gegen Freiumschlag). **Suche:** „me"-Einzelhefte oder kompl. Jahrg. bis 1968), TT: E 70, T 334, Silverlines. A. Köhler, Bergstr. 8, PF 687, Langendorf, 4851.

Biete: TT: BR 221, YM 32, T 334, Y 36 DB u. Eigenbau, 22, 64, 94, div. Wagen, N: BR 118.1, V 180 059; dän. Diesellok, 55 SNCB, div. Wagen „Eisenbahn-Jahrbuch" 1984, „me" 6/73, 5–8/74, 1, 7, 8/75, 1–12/76, 1–12/77, 2–12/78, 1–12/79, 1–12/80, 1–12/81, 1–5/82. **Suche:** Fahrzeuge u. Ersatzteile aller Art in TT u. Z, Eisenbahn-Literatur. Heinz-Jürgen Stolz, Fr.-Heckert-Siedlung 27, Hoyerswerda, 7700.

Biete: „Eisenbahnatlas DDR", „Modellbahn-Signalbuch", „me" 3, 8/76, 7, 8, 12/77, 2, 7/78, 3/80, 7, 10/81, 2/82, 1, 6/83, 2/85, 4, 5, 7, 8/89. **Suche:** „Seilbahnen in der DDR", „Metros der Welt", H0: Bauplan oder Modell eines Schwerlastflachwg. ab 8 Achsen, „me" 1, 2, 3/73, 2, 4/75, 5/77 und vor 1973. Uwe Strauß, Otto-Schieck-Str. 40, Eisenach, 5900.

Biete: Kursbücher DR, div. Literatur, rollend. Material in H0, TT, N, Zubehör (bitte mit Freiumschlag, Liste anfordern). **Suche:** rollend. Material, $H0_e$, BR 84, 62, H0: Verschlagwg., TT: Straßenfahrzeuge, H0/TT: Figuren, H0/TT: Schwellenband, $H0_e$: Weichen $H0_e$. Heinz Mehnert, Heckenrosenweg 2, PF 439-08, Dessau 8, 4500.

Biete: „Dampflok-Archiv 2", Ellok-Archiv", „Privat-u.-Kleinbahnarchiv", „Die Saaleisenbahn", TT: BR 212 rot DB, T 334 rot, Städteexpreß-Speisewg., 3achs. Rekowg., Eaos grau, Rgs. **Suche Kauf oder Tausch:** „Baureihe 44", „Lokomotiven der DR", TT: BR 35 auch def., Eigenbau u. Kleinserienmodelle wie E 04, E 18, BR 44^{0}, 50^{35}, 50^{40}, 52 alt, 58^{30}, 106, 120, 243, Rlmmp, BDghwse, Leig-Einheit. B. Ihde, An der Lewitzmühle 51, Banzkow, 2711.

Biete: H0; BR 89 sächs./DR, VT 135 DR/ČSD, VB 140 DR, PIKO-Einschienenbahn, Pico BR 64 (Dreileiter), $H0_e$: div. Wagen, TT: alle BTTB-Loks, transpress-Literatur (Liste gegen Freiumschlag). **Suche:** H0: BR 74, 91, 92, PIKO-i-Kupplungen, Dietzel-Signale, $H0_e$: Dampflok, Rollwagen, Triebwagen-Archiv, Nur Tausch, kein Verkauf!. Thomas Plattner, Forsythienstr. 3/302, Dresden, 8038.

Suche: Fabrikschilder deutscher Waggonfabriken. Klaus Meißner, Am Gradierwerk 5, Bad Sulza, 5322.

Biete: H0: E 04, E 18, E 91 (alles Eigenbau). **Suche:** H0: BR 93, 94, 89 (Eigenbau). Michael Simoneit, Str. d. 30. Jahrestages 44, Wolfen-Nord, 4440.

Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche H0 BR 50, 65, 254 alle DR. Zuschr. an: R. Lange, PF 68 146/A, Boizenburg-Schwartow, 2830

Suche BR 35 in TT. U. Seibt, Nr. 51b, PF 9, Kleinbautzen, 8601

Suche alles üb. Bf., Bw Naumburg Hbf., Str. Artern-Naumburg-Teuchern, Laucha-Kölleda, Großheringen-Straußfurt. R. Nette, Pfortastr. 19, Naumburg 3, 4800

Suche Märklin H0 roll. Mat. d. 50er u. 60er Jahre Zuschr. m. Pr. an: Jentzsch, W.-Albr.-Weg 117c, Leipzig, 7025

Suche H0 Lok BR 56. I. Starke, Bebelstr. 66, Crimmitschau, 9630

Suche Spreewaldbahn. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Suche Dampflok (Nenngr. N). Zuschr. m. Pr. an: Krause, Pichoweg 6, Wilthen, 8609

Suche dringend in N BR 55. Rackwitz, Merzienerstr. 47, Dessau, 4503

Suche Loks und Wagen, Nenngr. TT u. $H0_m$. R. Heidl, Weigeltweg 2, Zschopau, 9360

Suche BR 50, 35, 23, E 70, 94, T 334, Material von TT_m. Titze, R.-Breitscheid-Str. 25/322, Weimar, 5300

Suche in N BR 55. Zuschr. an: Oßowski, Neue Schulstr. 57, Rudolstadt II, 6822

Suche Modellautos in H0. Biete roll. Mat. H0, Einzelhefte „me", ME-Kalender 89. Nur Tausch. Göhring, Hallesche Str. 85, Nordhausen, 5500

Suche dringend 2 Halbscherenstromabnehmer für TT-Lok (Eigenbau). Lehmann, Ruststr. 8, Leipzig, 7031

Suche Modellautos M 1:87 ESPEWE, Wiking usw. **Biete** „me" von 6/85 bis heute. V. Götte, F.-Reuter-Str. 2, Gera, 6500

Biete TT BR 35 (kompl.), Gehäuse BR 35, V 36 (grau), Oldtimer „Pr 05" (2. u. 3. Klasse). **Suche** TT BR 118 o. Gehäuse, BR 254, Verschlagwg. 4achs. off. Güterwg. u. Bauanl. f. Schienenreinigungsfz. Wuttke, Plaußigerstr. 14, Leipzig, 7050

Biete orig. Signalflügel sowie „Schmalspurb. Wilkau-Carlsfeld". **Suche** $H0_m$ BR 99 u. Wagen (HERR), „Schmalspurb. der Oberlausitz". Woraczek, Bülaustr. 11, Zwickau, 9590

Biete Präzisionstisch Drehbank, DT 140 × 200, zum Zeitwert. **Suche** größere Drehbank o. a. Maschinen. C. Wassermann, PSF 04/09, Großstolpen, 7221

Biete EB-Jb. 79, 82, 85; Kl. u. Priv.-A. 1; Müglitztalb.; Saal-EB; Brü. gest. u. heute; Bayr. Bhf. in Lpz.; TT T 334 (dän.). **Suche** BR 01. Koch, Fröbelstr. 13, Erfurt, 5023

Für Liebhaber! **Verkaufe** ZEUKE-Bahnen, 300,- M. Nur Zuschr. an: Gehnke, Ruschestr. 10, Berlin, 1156

Biete „Die schmalsp. Staatseisenb. i. Königr. Sachs." Ledig Ulbricht u. „Rhätische Bahn" Jubiläumsbuch 100 J. **Suche** Lok u. Wagen Spur 0. Bartsch, Blasewitzer Str. 38A, Dresden, 8019

Suche TT 4achs. Personenwg. d. Harzquerbahn (Seilzug u. Bremsen) in grün u. voz-weiß. **Biete** Modelle nach Wahl. S. Lange, Leninstr. 112, Gera, 6500

Biete H0 BR 55, 56, 91, 95; $H0_e$ BR 99 Liliput, Dampflok in Glasers Annalen 1911–1918; Badische Lok u. Tender, BR 01–99 (DV-DR), Schmalspurige sächs. Staatseisenbahnen, Umbezeichnungsplan DR, Bd. 1, 2; div. Modellbahnliteratur. **Suche** Feld- bzw. Waldbahnwg. $H0_e$ (Roco). Linke, Wiebelstr. 1, Leipzig, 7050

Suche Müglitztalb. (v. Koitzsch), Mosel-Ortmannsdorf, Rollbockbahn, Goßdorf-Kohlmühle-Hohnst., Oschatz-Strehla, Wilsdruffer bzw. Mügelner Schmalspurn., Greifswald. Kleinb., Programm v. Jubiläum „100 Jahre elektr. Lokomotive" d. Raw Dessau 1979. **Biete** Eb.-Liter. L. Tetzner, J.-Riesner-Str. 44, Karl-Marx-Stadt, 9026

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb"., „Dampflok-Sonderbauarten", „Lok-Archiv Baden". **Suche** H0 BR 64 o. Gehäuse 64, S 4000 Pritsche. Nur Tausch! Wensing, M.-Gocki-Str. 13, Wittstock, 1930

Biete Glasers Ann. 1877/99, Becher/Reiche Bodenläufer, Spielbahn ..., Alte Bahnhöfe in Ungarn, Überschienung d. Alpen, Becher: Als d. Züge fahren lernten, Berger: „Hist. Bahnhofsb. I", „Dampfl.-A. 2", Straßenb.-A. 1–5. **Suche** Dampfl.-A. 3–4, Lok-A. d. Länderbahnen. Schlegel, Dolzigerstr. 10, Berlin, 1035

Suche f. Nenngr. N BR der DR, SNCF, SNCB, Schnellzugwg., d. DR o. ČSD, grün, blau, rot; Eisenbahnfahrkarten a. g. Welt im Edmondsonschen Format. **Biete** Katal. H0 N, Z u. a. Liste m. Freiumschlag anf. W. Licht, Str. d. DSF 33, Marienberg, 9340

Biete Eisenb.-Jahrb. 81, 82, 84, je 15,- M; E 46 (H0), 20,- M. **Suche** „Bahnland d. DDR", „Historische Loks u. Tw in d. DDR", BR 84 (H0). A. Matschke, W.-Oertel-Str. 57, Karl-Marx-Stadt, 9006

Biete Kursbücher DB 85 bis 87, kompl. u. Heft 150 J. niedl. Eisenb. **Suche** „Über den Rennsteig", transpress. R. Bielau, Birkenstr. 30, Quedlinburg, 4300

Biete und **Suche** umfangr. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur, Liste gegen Freiumschlag, (evtl. Kauf/Verkauf). F. Haupt, Bahnhofstr. 27, Falkenberg, 7900

Biete im Tausch Katal. int. Herst. mit Preisl. v. 87 b. 89 u. transpress Eb.-Liter. (Li. g. Freiumschlag); H0 BR 80 neuw. 28,- M; SKL-Baus., 25,- M; Pferdegesp. Baus. je 10,- M; Flugz.-Mot. 2,5 cm^3 je 30,- M. **Suche** DL-Sonderb., „Hist. Bfsb. I", „Ellok-A" alt oder neu; Diesell.- u. Triebw.-A. oder „Deutsche Dieseltrfz. gestern u. heute". Gocht, Süßmilchstr. 28b, PSF 0415, Bischofswerda, 8500

H0-Hobbyauflösung! **Verkaufe** 7 Modellbahnplatten (je ca. 2 m × 0,9 m), z. TL. m. 60 m Pilzgl. u. 50 Weichen über 30 Triebf., viele Wagen, Gebäude, Zubeh. u. div. Mat. Nur zusammen; geeign. f. Gemeinsch. z. Mat., 3 000,- M. „me" Jhg. 1952–89 (3 Hefte fehlen) nur zus., 400,- M. Div. Modell-Eb-Liter., 50,- M. Wilke, Falkenhagener Str. 79, Falkensee, 1540

Biete Signallampe, orig. DR, f. 50,- M. **Suche** 3 Städte-Expreßzug-Wagen in H0. Bitte schriftl. an: W. Böhm, Riesaer Str. 11a, Oschatz, 7260

Biete NF-Beleuchtungsgenerator f. vorbildgetreuen, fahrspannungsunabhängigen Nachtzugbetrieb! (Helligkeit regelbar), f. 250,- M. V. Heyne, E.-Correns-Str. 33/0901, Berlin, 1090

Biete Sp. 0 Bub-Geschenkpackg., B-Lok m. Tender, 2 Pers.-Wg., Trafo, Gleismat., Bing B-Lok m. Tender, Pers.-Zug, 4 St. 2achs. ZEUKE-Güterwg. Sp. I, Gleisoval v. Märklin. **Suche** Stadtilm D-Zuglok, 4achs. D-Zug-Wg. v. Märklin. Heibing, H.-Rau-Str. 390, Berlin, 1143

Biete Schwarzweiß-Fotoserie „BR 50 des Bw Nossen", 10 Bilder (Weltpostkartenformat), 5,- M. L. Neidhardt, Freiberger Str. 11a, Nossen, 8255

Biete BR 50, BR 64, BR 80, BR 24 in H0. **Suche** BR 03 Schicht, BR 62 Bergf., V 180 m. 2 Streifen, BR 84 Hruska, sowie Drehscheibe ehem. DDR-Prod. u. Auhagenbaus. bis 1960 alles in gutem Zust. Nur Tausch o. Kauf! Macholdt, A.-Ries-Str. 9, Erfurt, 5023, Tel.: 2 82 82

Biete Lexikon Modellbahn, Handbuch Güterwagen, unterwegs durch die Jahrtausende; TT BR 119, LVT. **Suche** Museumsloks d. DDR, Deutsche Dieseltfz; Die Dampflok, „Schiene, Dampf u. Kamera"; BR 01; BR 44; Merkbuch f. Tfz. Nur Kauf o. Tausch. M. Grandke, Bahnhof 57, Eichow, 7501

Biete $H0_e$ Material, Weichen BS, Schwellenband, „tm"-Personen- u. Güterwg., Drehgestell. **Suche** $H0_m$/$H0_e$ HERR KB4 rot/crem, Rollwg., „tm" 4achs. Pers.-wg., braun, N-Dampfloks (außer PIKO), Spezialgüterwg., Metallradsätze.; nur Tausch o. Kauf. R. Dreiling, Querstr. 5, Salzwedel, 3560

Biete nur Tausch; DL-Sonderb., Hist.-Bfs.-b. 2 u. 3; „R. m. d. Schmalspurb."; Archive: Diesellok, Schmalspurb., Kl. u. Privatb. 1, Württemb., Bayern, Baden; Museumslok u. Triebwg., Lok d. DR, gr. Ausw. transpress Verkehrsgesch., Tausch (bzw. Verkauf); EB-Jahrb. 76, 82, 83, 84; EB-Kal. 85; ME-Kal. 82–86, 88, „me" 1/7/8 b. 12/88. **Suche** Glasers Annalen 1920–30, Reprints v. Zentralantiquar. ältere EB-Lit. auch Kauf. J. Mahrohn, Hafenbahnweg 17, Rostock 40, 2540

Biete roll. TT-Mater., Liter., $H0_e$-u. $H0_m$-Wg. **Suche** sächs. $H0_e$- u. $H0_m$-Modelle. Rohmann, Dorfstr. 57, Göhren, 2151

Biete „Kl. Eisenbahn ganz groß"; „Kl. Eisenbahn ganz raffiniert", „Reisen mit d. Dampfb."; „Schmalspurb. in Sachsen"; in TT T334. **Suche Modellbahnanlagen** II, Modellbahnbücher **4**, 7; in TT BR 22, P 8, 64, 80, E 70; Tausch/Kauf. H. Juckenack, Wendlandstr. 14, Ilberstedt, 4351

Biete Trix H0 (Dreileiter) BR 89 (ex T 3), 2 gedeckte Güterwagen, 1 Autotransportwagen, 3 Weichen, Schienenmaterial. **Suche** rollendes Material für H0 von PIKO u. Fleischmann. A. Glei, Birkenstr. 8, Quedlinburg, 4300

Biete „me", „Der Deutsche Straßenverkehr", ab 1957. **Suche** „me" ab Jhg. 1. P. Lüder, Berliner Chaussee 7a, Wittenberg, 4600

Biete H0 BR 66, 50, 75, E 44 AEG, SKL Baus.; „Schiene, Dampf u. Kamera"; „Reisen m. Dampfb.", Schmalspurb., Baureihe 01, 44, „Diesellok-A."; Lok-A. Sachsen, Bayern, Württemb.; Lok d. DR; „me" 1965–84; Eb-Jb. 76–84; Müglitztalb., GMWE, Bayr. Bf. in Lpz.; Glasers Annalen u. a. **Suche** H0 BR 84, 91, E 18, 63, Wagen „Altenberg" Th. Waldb., Eisenb. Mecklenb., „me" 1952–59, Modellbahnanlagen (Gerlach); Glasers Ann. 1931–43, 1947–67, Modellautos 1:87; TT E 70, T 334, N BR 55. Nur Tausch u. Kauf. H. Osyra, Dieselstr. 43, Dresden, 8045

Biete zum Tausch H0 BR 95, 56, 41, 01, 38, Eilzugwg. (DR), BR 106 u. C sa. 95; TT BR 250, Containerwg. 2- u. 4achs. **Suche** H0 VT 135 m. Bw., MK 4, BN 150, Pw4üpr 16, Post-mb II (24,2 m). Zuschr. an: U. Bartkowiak, Weberstr. 6, Rostock 5, 2510

Biete „me" Jhg. 62–70 zum Teil komplett. **Suche** für Nenngr. N BR 65. Schiller, Hintergasse 3, Hirschfelde, 8804

Achtung! **Verkaufe** TT-Platte 2,5 m × 1,2 m; mit Schraubbeinen zerlegbar, Steuerpult mit 90 Relais, 25 m Schienen, 18 Weichen, 26 Signale, 20-A-Trafo, komplette Dekoration; 5 Jahre Bauzeit; 1 200,- M Selbstkosten, für 600,- M. Anfrage an: Walter, L.-Frank-Str. 2, Schwerin, 2753

Verkaufe „Das EB-Jahrb." 73–82, je 15,- M; „me". Jhg. 71–86, je 12,- M; „Kursbuch DR" So. 77, 85/86, 88/89, je 2,- M; „Modelleisenbahnkalender" 72, 73, 77–83, 86, je 5,- M. D. Otto, Allee d. Kosmonauten 191, Berlin, 1140, Tel.: 5 41 83 45

Verkaufe „me" Jhg. 1982–87, kompl., 120,- M. **Suche** transpress Literatur. G. Aurich, Am Hohen Hain 21c, Limbach-Oberfrohna, 9102

Verkaufe Spur 0 (DDR) Erzeugnisse, von 1,- bis 100,- M; Liste gegen Freiumschlag. Greulich, PSF 113, Dresden, 8020

Biete H0 BR 01, 24, 41, 42, 50, 55, 75, 80, 86, 118, 120; Windb.-Wagen, div. Güterwg., 500,- M. Zuschr. an: Fuhrmann, PF 210, Berlin, 1030

Verkaufe H0, TT, N u. Liter., 5,- bis 250,- M. Liste gegen Freiumschlag. Richter, Trebestr. 18, Sohland, 8606

Verkaufe Modellbahnanlage TT, im Rohbau, 2,30 m × 1,10 m mit viel Zubehör, 600,- M. Ch. Müller, Igelpfuhl 12, Prenzlau, 2130

Verkaufe HO 3,5 m × 2 m, Selbstbaugleis (Pilz), im Aufb. befindlich, 16 Loks, 100 Wagen, div. Zubeh., Trafos, Häuser usw., 2 800,- M. A. Teute, Hoyersburger Str. 36, Salzwedel, 3560, Tel.: 39 91, nach 17 Uhr

Verkaufe N-Material 21 Loks, BR 01, 24, 3 × 55, 56; 4 × 65, 89 T 3 Schienen, Häuser, roll. Mat. u. v. a. für 3 500,- M. H. Leipnitz, Str. d. Befreiung 17, Eilenburg, 7280

Tausche „Reisen m. d. Dampfbahn", 48,- M gegen Saalebahn und Spreewaldbahn. J. Wellner, L.-Frank-Str. 31, Suhl, 6012

Tausche Literatur u. rollendes Material, 400,- M. Liste anf., Freiumschlag (evtl. Verkauf). Zschieschang, Am Klinikum 11, Kolkwitz, 7503

Tausch/Kauf Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur v. versch. Verlagen. Liste bitte gegen Freiumschlag anf. (evtl. Verkauf). A. Horn, Obere Dorfstr. 92, Hartau, 8801

Hans-Werner Bürkner (DMV), Berlin

Ein Schaukasten für Modelleisenbahnfahrzeuge

Vorbemerkung

Viele Modellbahnfreunde haben so mit dem leidigen Raumproblem zu kämpfen, daß an dem Aufbau einer eigenen Modellbahnanlage vorerst nicht zu denken ist. Sie möchten aber ihre Sammelobjekte auch nicht in den Schränken verstauen. Also opfert Mutter oder die Frau ein Plätzchen in oder auf der Schrankwand. Die unmittelbare Nähe zur Sammeltasse oder Gläsergarnitur befriedigt dann aber genausowenig. Als Alternative wurde bereits in „me" Heft 4/89 ein Aufbewahrungsschrank für Modelleisenbahnen vorgestellt. Im folgenden sollen zwei weitere Möglichkeiten der Aufbewahrung von Modellbahnfahrzeugen in Form von Schaukästen aufgezeigt werden.

Schaukasten aus handelsüblichen Möbelteilen

Im Handel erworbene einzelne Möbelteile, Regale und Aufsätze sind zwar für diese Zwecke geeignet, sollten aber durch Glastüren bzw. -scheiben abgeschlossen sein. Offene Regalteile sind dafür wegen der Staubgefahr nicht zu empfehlen. Glasschiebefenster erweisen sich als vorteilhaft, denn bei Drehtüren beeinträchtigen die oft großflächigen Scharnieranschläge und Griffelemente die Ansicht. Verwendet man handelsübliche Teile, wird der vorhandene Raum kaum effektiv genutzt. Die Teile sind in der Regel 280 mm bis 320 mm tief und hoch. Die Fahrzeuge können also nur schräg gestaffelt gestellt werden, es geht viel von der Ansicht verloren. Oder man baut mehrere Ebenen ein in Form von Stufen (Abb. 1, siehe auch (1)). Ein weiterer wesentlicher Nachteil ist die schlechte Ausleuchtung eines solchen Schaukastens. Es empfiehlt sich dann, eine Beleuchtung einzubauen – aber bitte unbedingt dabei einen Fachmann konsultieren oder ihn damit beauftragen!

Eigenbau eines Schaukastens

Eine bessere, jedoch aufwendigere Möglichkeit ist der Eigenbau eines Schaukastens nach Abb. 2. Die angegebenen Grundabmessungen können nach persönlichen Vorstellungen, nach dem vorhandenen Platz und den unterzubringenden Fahrzeugen variiert werden. Die Länge des Schaukastens sollte 1 500 mm bei einer Höhe von 800 mm aus Gründen der Masse und Stabilität nicht überschreiten. Die angegebenen Materialstärken sind Richtmaße, sollten aber aus Gründen der Stabilität nicht wesentlich unterschritten werden. Die Höhenteilung von 100 mm hat sich in der Praxis als optisch günstig erwiesen.

Zur Bauausführung

Nach dem Zuschneiden und Einfräsen der Glasführungen in die Rahmenbretter ist der Rahmen mit den Auflagebrettern mittels Möbeldübel zu verleimen. Zum Bohren der Dübellöcher fertigt man sich am besten vorher eine Bohrschablone aus Blech an. Natürlich kann der Rahmen auch verschraubt werden. Die eingesenkten Schraubenköpfe sind dann hinterher mit Holzkitt zu verschleifen. Als Rückwand kann Sperrholz oder eine Hartfaserplatte verwendet werden, wobei ersteres aus Stabilitätsgründen vorzuziehen ist. Die Rückwand wird günstigerweise in den Rahmen eingesetzt – vorher sind entsprechende Ausfräsungen zu berücksichtigen (!) – und verschraubt. Um ein Durchbiegen der Auflagebretter zu vermeiden, sind diese je nach Länge des Kastens mehrfach von hinten zu verschrauben. Für die Schiebefenster eignen sich entsprechende Gleitprofile aus Plast. Diese sind in einschlägigen Fachgeschäften erhältlich. Beim Zuschneiden der Scheiben durch den Glaser ist darauf zu achten, daß sie sich problemlos einsetzen lassen. Die Kanten sind zu verschleifen. In günstiger Position, d. h. in Höhe eines Auflagebretts, sind die Scheiben mit Bohrungen zur Aufnahme eines Schiebeknebels zu versehen. In der Mitte haben die Scheiben im geschlossenen Zustand etwa 20 bis 30 mm übereinander zu stehen. Größere Kästen sind ggf. mit dreifach geteilten Scheiben zu versehen. Eine weitere Möglichkeit besteht auch darin, den Kasten mit einem festen Fensterrahmen zu versehen. Er kann abnehmbar mit Schrauben oder Stiften gesichert bzw. vertikal klappbar durch oben angeschlagene Scharniere angebracht werden.

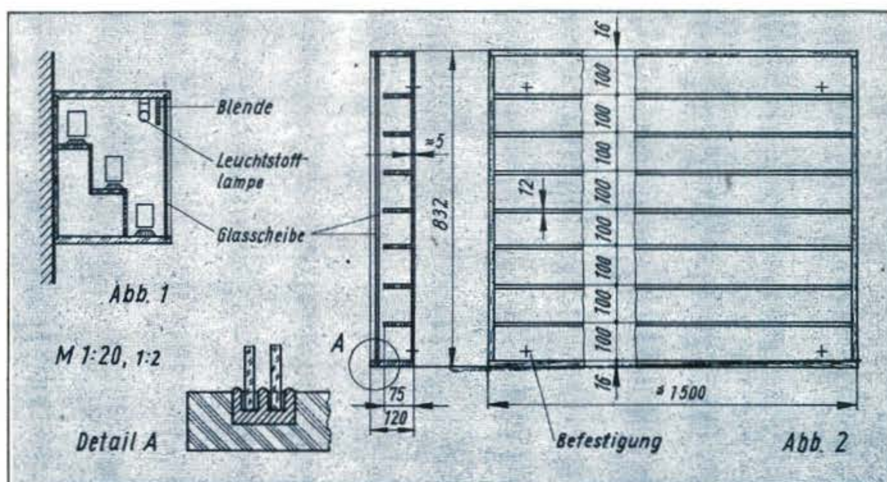
Die Gestaltung

Der äußere Rahmen kann je nach Geschmack, den Einrichtungsgegenständen im Raum angepaßt, farblich behandelt werden.

Die Rückwand ist aus Kontrastgründen möglichst hell zu halten: Weiß, Hellgrau oder Hellblau. Auf einen gestalteten Hintergrund ist zu verzichten. Sind handelsübliche Möbelteile verwendet worden, kann ein Hintergrund angedeutet werden, da bei der größeren Tiefe ein plastischer Ausdruck besser zur Geltung kommt. Die Auflagebretter sind in jedem Fall mit (eingeschottertem) Modellbahngleis auszulegen. Abteilungszeichen, Signaltafeln und Drahtzugführungen u. a. können die Szenerie außerdem beleben. Der Schaukasten wird an der Wand am zweckmäßigsten durch die Rückwand in eingesetzte Spreizdübel (Unterlegscheiben nicht vergessen!) verschraubt. Die sichtbaren Schraubenköpfe sind in Ebene der Fahrzeuge anzuordnen oder zu kaschieren. Würde für die Rückwand eine Hartfaserplatte verwendet, so sind zwei kräftige Aufhängeösen an den senkrechten Rahmenbrettern anzubringen (ggf. einstemmen).

Im Schaukasten sollte die Reihe der Lokomotiven durch komplette Zuggarnituren aufgelockert werden, möglichst mit entfernten Kupplungen und Puffer-an-Puffer. „Weglaufende" Wagen werden an der hinteren Schiene durch ein Klümpchen Knete gebremst.

Übrigens könnte ein Betrieb im Rahmen der Konsumgüterproduktion derartige Schaukästen herstellen und somit eine Marktlücke schließen. Abnehmer gäbe es genug!



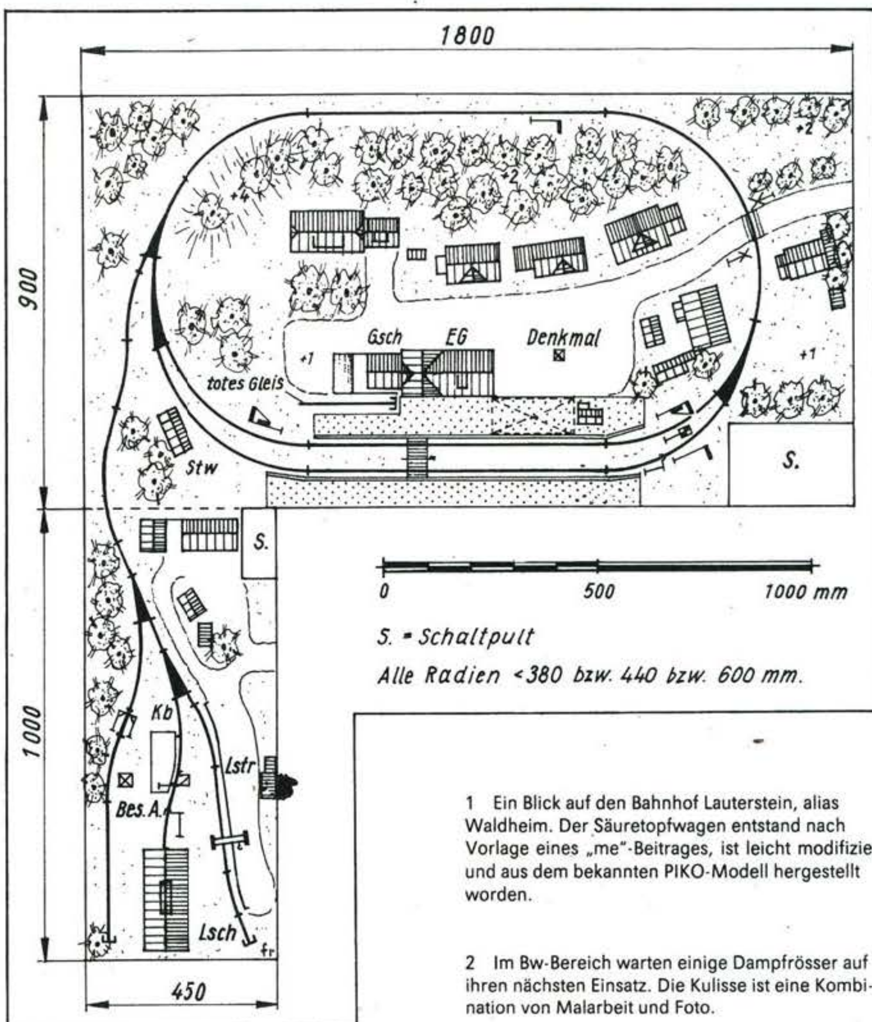
Zeichnung: Verfasser

Quellenangabe

(1) Fromm, Günter: Das große Anlagenbuch für die Modelleisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1988

Detlef Siegmund, Wernigerode

Minianlage in H0



Ausschlaggebend für den Bau dieser ohne ein konkretes Vorbildmotiv gestalteten Heimanlage war der in meiner Wohnung herrschende Platzmangel. Er war dem Wunsch geschuldet, die von mir gesammelten Fahrzeuge aus der DRG-Zeit auch fahren zu können. So entschloß ich mich, den kleinsten Industrie-Radius von 380 mm auf 356,5 mm zu reduzieren. Damit konnten die Anlagenmaße auf 1,80 m × 0,9 m beschränkt und noch ein 0,45 m × 1,00 m großes Bahnbetriebswerk hinzugefügt werden. Im Grunde handelt es sich nur um den uns aus den üblichen PIKO-H0-Startpakkungen bekannten „Kreis" mit Überholungsgleis, wobei aber ausschließlich Innenbogenweichen verwendet wurden. Dank des Bw-Teils kann ich jedoch nicht nur Modelle erproben, sondern auch etwas rangieren, somit ist ein bescheidener Modellbahnbetrieb möglich. Einige Hochbauten entstanden aus Auhagen-Bausätzen, die aus Reservebeständen stammten. Alle bahneigenen Hochbauten wurden auf Grundlage einiger im „me" veröffentlichten Beiträge des Modellbahnfreundes Günter Fromm selbst angefertigt.
Die Landschaft besteht hauptsächlich aus Naturprodukten. Sämtliche Fichten im Hintergrund sollen noch durch besser „gewachsene" ersetzt werden. Die Gleise liegen ausschließlich im „Korkschotter", der mit Hilfe von Holzbeize verschiedenste vorbildgetreue Farben erhielt.
Fest steht, daß selbst solch eine Kleinanlage nie fertig wird. So fehlen derzeit geeignete Dachrinnen und Fallrohre, um das Empfangsgebäude zu vervollständigen. Es ist sehr bedauerlich, daß der VEB VERO solche Einzelteile nicht in Form von Bastelboxen anbietet.

1 Ein Blick auf den Bahnhof Lauterstein, alias Waldheim. Der Säuretopfwagen entstand nach Vorlage eines „me"-Beitrages, ist leicht modifiziert und aus dem bekannten PIKO-Modell hergestellt worden.

2 Im Bw-Bereich warten einige Dampfrösser auf ihren nächsten Einsatz. Die Kulisse ist eine Kombination von Malarbeit und Foto.

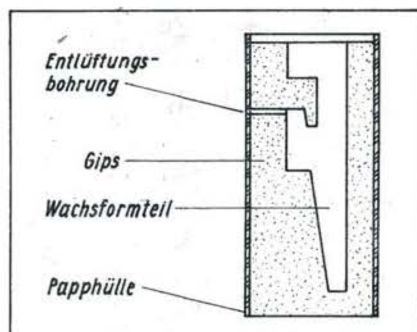
3 Die Lokomotive der Baureihe 56 hat u. a. zwei „Eickel"-Wagen, den DAPG-Wagen und den Jauchewagen „Stettin" am Haken.

4 Der rechte Teil der Anlage beherbergt eine kleine Gärtnerei. Im Hintergrund nähert sich die 93er mit einem Güterzug.

Fotos: D. Oehmler, Wernigerode

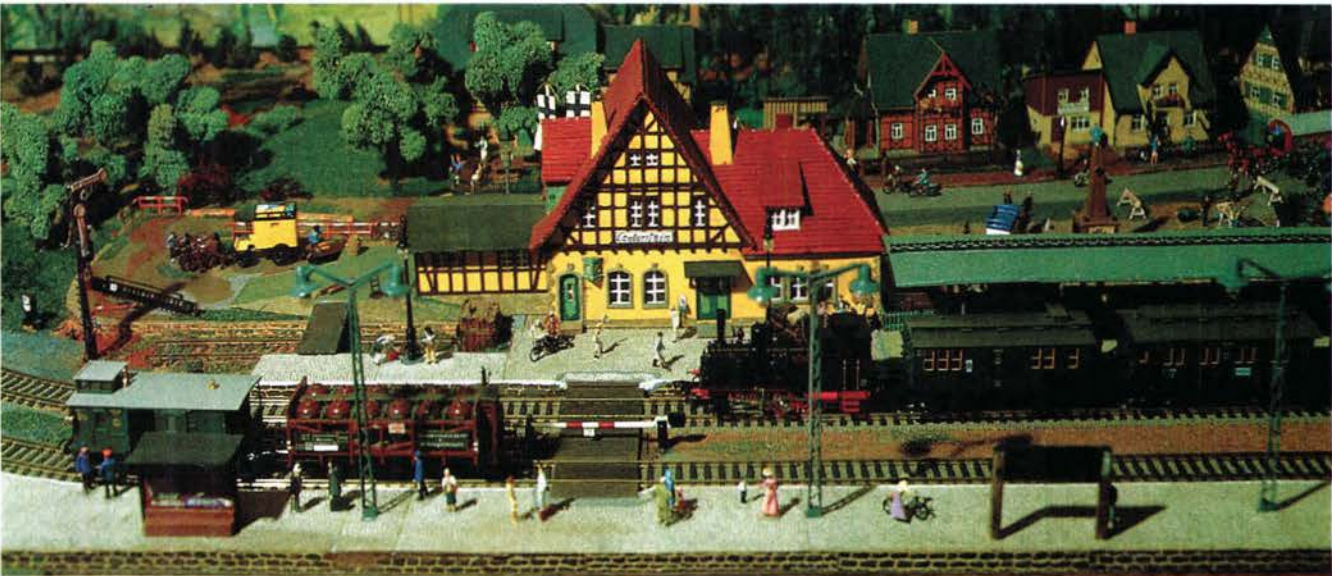
Herstellung von Ballaststücken

Es ist manchmal nicht ganz einfach, aufgrund geringer Abmessungen eines Lokmodells, ein akzeptables Gewicht unterzubringen. Es muß also versucht werden, jeden vorhandenen Hohlraum im Lokgehäuse für Ballaststücke auszunutzen, wodurch die Form mitunter recht kompliziert ausfallen kann.
Ich stand vor diesem Problem beim Bau einer 1D-Schmalspurlok der „Denver & Rio Grande Western Railroad". Die Grundlage dafür war die BR 56 vom VEB Berliner TT-Bahnen. Der nun etwas größere Kesseldurchmesser bot sich für ein größeres Ballaststück direkt an. Ich suchte mir eine Stearinkerze mit äquivalentem Durchmesser und formte daraus, mittels Skalpell, Rasierklinge und Laubsäuge das entspr. Grundformteil.

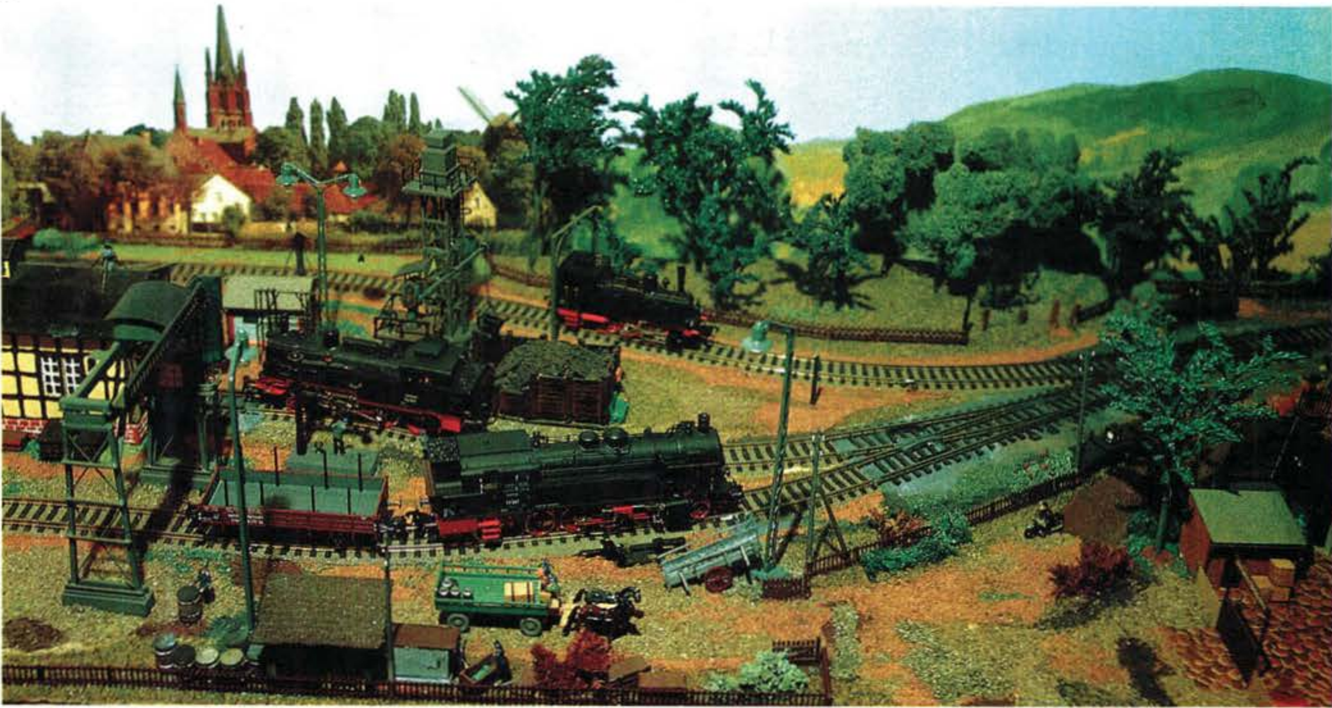


Steht eine Kerze mit notwendigem Durchmesser nicht zur Verfügung, läßt sich Wachs in einer passenden Papprolle durch Eingießen formen. Paßt das bearbeitete Wachsformteil genau in die Hohlräume des Modells, wird es in einer Papp- oder Kartonform mit Gipsbrei umgossen. Die Gipsform wird nun erwärmt, wodurch das Wachs heraustropft bzw. in den Gips eindringt. Bei ungünstigen Formteilen, bei denen ein Ansteigen der Gußmasse in einem Seitenschacht erwünscht ist, muß man für Entlüftungsbohrungen sorgen. Dann erst kann das gewünschte Ballaststück aus Blei, Zinn o. ä. gegossen werden. Danach wird der Gips abgeklopft und das Gußteil mit ein paar Feilstrichen, soweit erforderlich, geputzt und fertiggestellt.
Text und Zeichnung:
D. Wunsch, Mylau

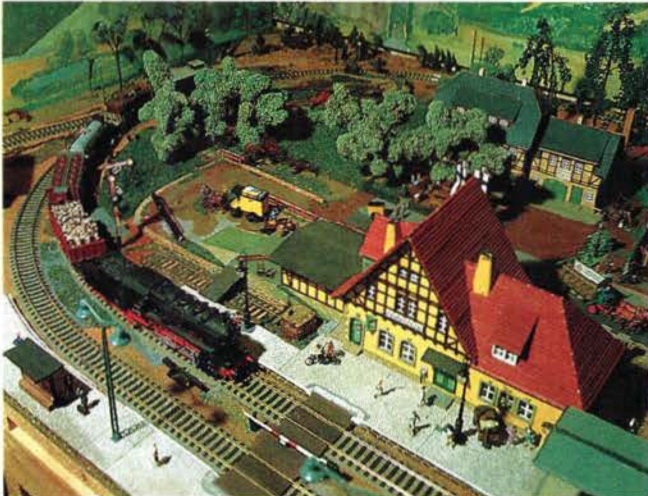
1



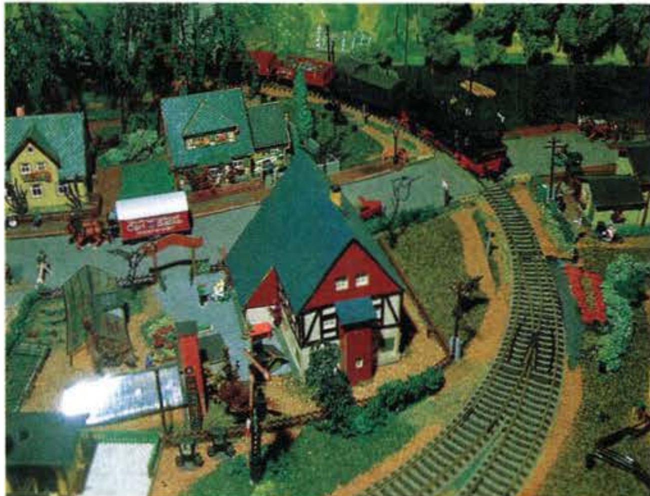
2



3



4

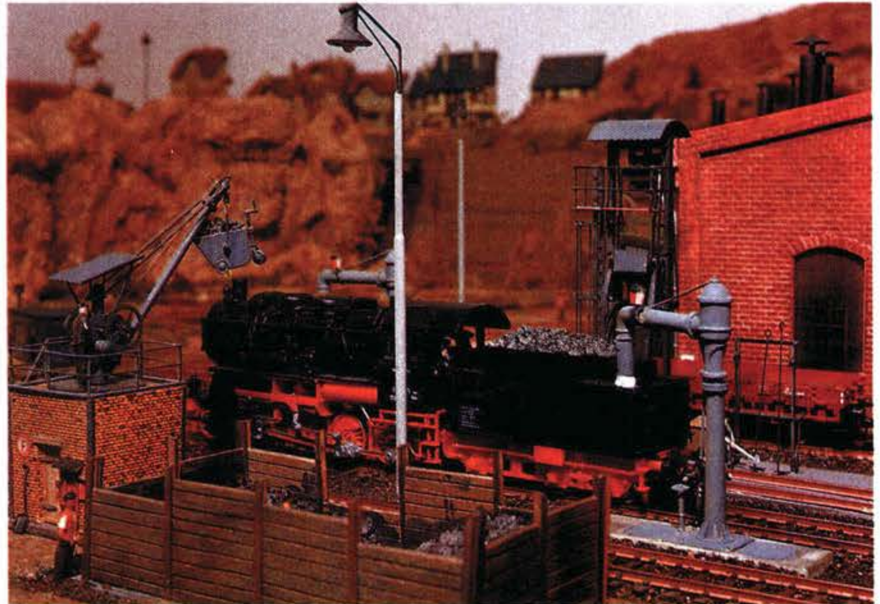


Noch einmal:

Zu Besuch in Effingen

Bereits mehrmals sorgte die H0-Heimanlage von Ulrich Schulz aus Neubrandenburg im „me“ für Aufsehen. Weitere Motive von der mit unzähligen Details des Vorbilds gestaltete Anlage sollen auf dieser Seite vorgestellt werden.
Dazu noch ein Hinweis: In den Heften 10/83 und 2/86 sind Einzelheiten über diese Anlage nachzulesen. Erfahrungen über das Drumherum, also die einzelnen Details, enthalten u. a. die „me“-Ausgaben 1 bis 4/83, 8 bis 11/83, 8/85, 6/86, 1/89 und 6/89.

1



2



3



1 Die 56er wird im Bw Effingen restauriert. Alle hier vorhandenen Lokbehandlungseinrichtungen sind ferngesteuert zu betätigen. Der noch fehlende Besandungsturm ist inzwischen installiert; er erhielt beim XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Brno 1989 einen 3. Preis (s. a. den Bericht ab Seite 26 dieser Ausgabe).
2 Effingen verfügt über nur kleine Ortsgüteranlagen. Für die anfallenden Rangierarbeiten reicht eine Kö völlig aus.
3 Reges Treiben herrscht im Bereich der Ladestraße. Der funktionsfähige Überladekran setzt gerade einen Spezialbehälter auf ein im Bild nicht sichtbares Straßenfahrzeug.
Fotos: A. Grembocki, Stralsund

Die Ochsenlok als H0-Modell

Auf Seite 22 erläutert Herbert Titze, wie aus einer handelsüblichen 41er von PIKO eine alte 41er, also die bekannte Ochsenlok, entstehen kann. Zweifellos wird diese Maschine den Triebfahrzeugpark auf der Anlage oder in der Sammlung bereichern.
Foto: H. W. Pohl, Berlin

1



1 Tunneleinfahrt mit den typischen und wichtigen Signalen So 13 (Gefahrenanstrich) und Pf 1 (Pfeiftafel)

Joachim Schnitzer (DMV),
Kleinmachnow

Gefahrenanstrich und kleine Signaltafeln

Leider gibt es noch immer häufig Modellbahnanlagen, auf denen wichtige Signale fehlen. Zu ihnen zählt das Signal So 13, das unter die sonstigen Signale fällt. Es handelt sich hierbei um den Gefahrenanstrich, der an jenen „Gegenständen" angebracht wird, die sich näher als 200 mm außerhalb des Regellichtraums befinden (Abb. 3). Man sieht dieses Signal besonders auf Bahnhöfen. Das So 13 kann auch an Schuppeneinfahrten ebenso nötig sein wie an Licht- oder Fahrleitungsmasten. Auf der freien Strecke ist der Gefahrenanstrich meistens seitlich an Tunnelportalen zu finden. Der Anstrich muß zwischen 1 000 mm und 3 050 mm über der Schienenoberkante (SO) angebracht werden (Abb. 2 und 3). Gemäß dem Signalbuch von 1971 hat das So 13 einen orangefarbenen Anstrich. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde für den Kennzeichen 13 genannten Gefahrenanstrich weiße Farbe verwendet. Dies gilt zu beachten, wenn auf Modellbahnanlagen vergangene Zeitabschnitte dargestellt werden. Beim Eisenbahn-Modellbau ist hierfür Plakatfarbe am geeignetsten. Sie sollte nicht zu deckstark sein, was eine gewisse Alterung vortäuscht, und auf den Steinen des Mauerwerks, weniger aber in den Fugen erkennbar sein (Abb. 1).

Was ebenfalls oft auf Modellbahnanlagen an Tunneleinfahrten fehlt, ist die Pfeiftafel Pf 1, an der in jedem Fall das Achtungssignal Zp 1 gegeben werden muß. Schilder dieser Größe lassen sich am besten auf fototechnischem Wege herstellen. Hierbei sind geeignete Vorlagen (Originalschilder vom Vorbild oder selbstgezeichnete Schilder) abzufotografieren. Um auf dem Negativ die gewünschte Abbildungsgröße A des Modellschilds zu erhalten, ist ein Ermitteln der Gegenstandsentfernung E erforderlich, wobei eine vereinfachte Grobrechnung ausreicht. Für diese Berechnung sind ferner noch die Brennweite B des Fotoobjektivs ausschlaggebend, die auf jedem Objektiv angegeben ist (z. B. 2,8/50), sowie der Maßstab M und ggf. die Gegenstandsgröße G (Abb. 4).

Beispiel: Soll ein Originalschild des Vorbilds für die Nenngröße H0 bei Verwendung eines Objektivs mit Brennweite (B) 50 mm fotografiert werden, ergibt sich die Gegenstandsentfernung aus E = M · B
(E = 87 · 50 mm = 4 350 mm).

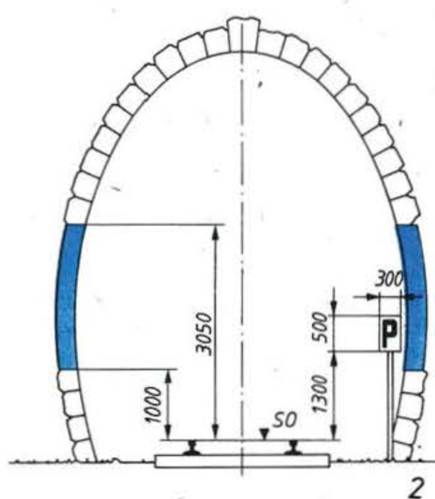
Zeichnet man die Vorlagen der Schilder auf weißem Zeichenkarton mit schwarzer Ausziehtusche selbst, ist eine 30fache Vergrößerung (M) des gewünschten Modellschilds zu empfehlen. Bahnhofschilder sind hierbei nicht zu groß und Lokschilder noch nicht zu klein. Bei letzteren legt man zweckmäßigerweise ausgeschnittene weiße Ziffern auf ein schwarzes Papierschild.

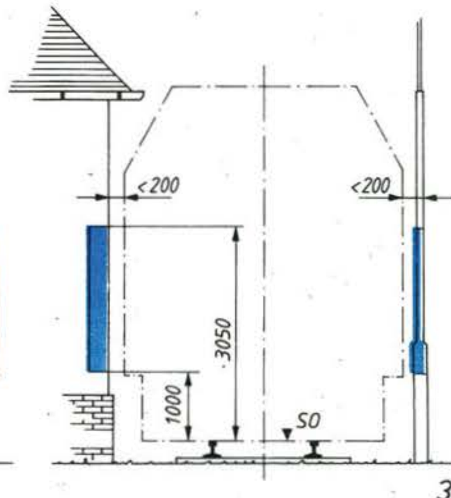
Beispiel: Soll ein Modellokschild die errechnete Länge (A) von 8 mm erhalten, beträgt die Länge der gezeichneten Vorlage: G = A · M
(G = 8 mm · 30 = 240 mm).

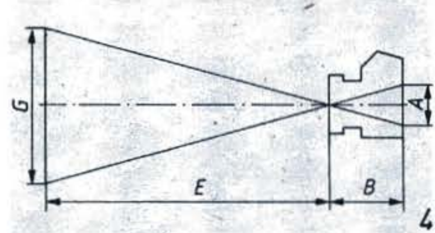
Anschließend wird die Gegenstandsentfernung ermittelt:
E = M · B (E = 30 · 50 mm = 1 500 mm).

Zum Fotografieren ist nahezu jede Kamera geeignet. Wichtig sind eine gute Ausleuchtung (am besten indirektes Sonnenlicht), ein gutes Stativ und eine Überbelichtung um rund zwei bis drei Blendenwerte. Besonders kontrastreiche Modellschilder erhält man durch Kontaktabzüge von den bereits überbelichteten Negativen auf extra hartem, weißem und papierstarkem Fotopapier. Bei schwarzen oder schwarzumränderten Schildern ist die störende weiße Schnittfläche des Schildes vor dem Aufkleben ringsum mit schwarzem Filzstift einzufärben. Warn- oder Verbotsschilder können mit Filzstift oder Ausziehtusche gelb eingefärbt werden, wobei die überschüssige Tusche möglichst bald abzutupfen ist. Das Schild sollte unbedingt auf einem angestrichenen und gleichgroßen Blechstückchen angeklebt werden, um ein nachteilig wirkendes Verbiegen des Papierschildes zu vermeiden.

Abb. 1 zeigt außerdem, daß auch handelsübliche Bäume vorbildgetreuer wirken, wenn man sie stellenweise nur mit einzelnen Ästen versieht bzw. beklebt.







2 und 3 Maßangaben zum Gefahrenanstrich und zur Pfeiftafel

4 Schematische Darstellung der wichtigsten Faktoren zum Abfotografieren von Modellschildern

Foto und Zeichnungen: Verfasser

Vorschau

Im Heft 2/90 bringen wir u. a.
- Die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Berlin-Rummelsburg;
- Dampflokomotivbau in China;
- BR 106 für die Nenngröße TT selbst gebaut;
- Anregungen vom Vorbild: Bahnhof Caputh-Geltow;
- TT- und H0-Heimanlagen;
- Tips für Gartenbahner.

Herbert Titze (DMV), Berlin

Die Ochsenlok als H0-Modell

Nach dem Erscheinen der BR 41 von PIKO hat sicher mancher Modelleisenbahner den Wunsch, nun auch eine „alte" 41, also die sogenannte „Ochsenlok", zu besitzen. Dafür kann man sowohl den Triebtender der BR 41 von PIKO als auch deren Fahrgestell nutzen. Das fehlende Lokgehäuse entsteht am besten aus dem Inhalt eines Baukastens der Firma Revell[1]. Derartige Baukästen sind z. Z. in der ČSSR für 180,– Čkr erhältlich. Ich habe zum Bau der BR 41^{alt} Teile aus dem Baukasten für die BR 03 genutzt. Das ist möglich, da bei diesem Modell – ähnlich wie bei der 03 von PIKO – auch vier Sandstrahlrohre am Kessel zu finden sind, was ja für den Kessel der 41^{alt} zutrifft.

Wir benötigen also folgendes Material:
eine Lok BR 41 (PIKO),
einen Baukasten 41 oder 03 (Revell),
eine Tolkien-Pumpe (BR 75),
eine Lehmann-Laterne,
zwei Ackermann-Ventile (BR 52 oder 01),
vier Bremsschläuche (PIKO),
einen Heizschlauch,
Nummernschilder und
„Lokpersonal" (PIKO).

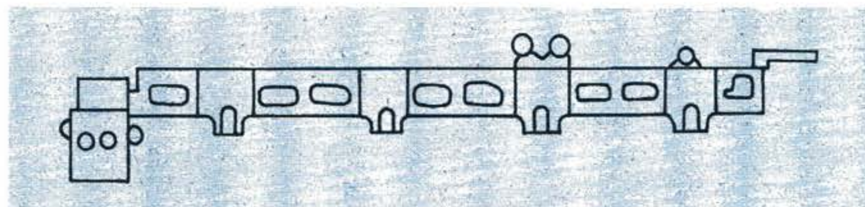
Der Bau der Ochsenlok ist einfach. Man verwendet aus dem Revell-Baukasten die Teile für den Kessel, die Rauchkammertür, das Führerhaus, die vorderen Laternen, die Leitungen unter dem Umlauf und die Windleitbleche sowie vom Umlauf jenes Stück, das den Boden des Führerhauses bildet. Alle anderen Revell-Teile werden nicht benötigt. Von der PIKO-Lok werden außer dem Tender der Umlauf, das gesamte Fahrwerk, das Rauchkammerhandrad, die Lichtmaschine, die Dampfpfeife sowie einige Leitungen verwendet. Der Rest steht dann für weitere Umbauten zur Verfügung. Von der Revell-Rauchkammertür wird die Laterne entfernt und durch eine „Lehmann"-Laterne ersetzt. Das Revell-Rauchkammerhandrad kann man z. B. gut für die BR 55 verwenden. Nachdem man die beiden Kesselteile zusammengeklebt hat, werden Lichtmaschine, Dampfpfeife sowie Ackermann-Ventile (BR 52) nebst den entsprechenden Leitungen angebracht.[2] Vom Umlauf der BR 41 (PIKO) werden links die Doppelverbundpumpe, das rote Kästchen und die Teile auf dem Umlauf abgeschnitten. In eine entsprechende Bohrung wird die (linke) Tolkien-Pumpe der BR 75 (PIKO) eingeklebt.

Dann paßt man in den Boden des Führerhauses den Kuppelkasten der BR 41 ein, wobei dieser seitlich so abzuschleifen ist, daß die Revell-Leitungen Platz finden. Diese Leitungen trennt man am Führerhausende ab und klebt beide Teile gesondert ein. Beim PIKO-Fahrgestell sollten der Rahmen laut Skizze ausgebohrt und das Bremsgestänge ausgesägt werden. (Das empfiehlt sich übrigens auch für die BR 41 von PIKO.) Die Luftbehälter sind abzutrennen und an die richtige Stelle (siehe Skizze) anzubringen. Die Räder und die Fangbügel werden farblich angepaßt.

Das Vorderteil des 41er Rahmens wird, nachdem die Aussparungen ausgebohrt wurden, zusammen mit dem Verbindungsstück zum Zylinderkopf (Kontaktbleche entfernen) und den Einströmrohren (BR 41) fest am Kessel angeklebt. Dadurch läßt sich der Kessel später jederzeit vom Fahrwerk trennen. Die PIKO-Kupplung sollte durch eine Kurzkupplung (siehe „me" 1/85, S. 23) ersetzt werden.

Am Tender sind die Zwischenräume der Trittstufen auszusägen und hinter zwei Fässer aufzukleben. Zum Schluß erhalten Lok und Tender Bremsschläuche, Kupplungshaken, Heizschlauch, und im Führerhaus findet das Lokpersonal Platz. Mit den dem Revell-Bausatz beiliegenden Abziehbildern werden an den entsprechenden Stellen die „Blitze" angebracht. Rechts unter dem Führerhaus kann man Zugschlußlaternen im Hängekasten anbringen. Lok und Tender werden nun noch farblich behandelt (Inneneinrichtung des Führerhauses, Leitungen unter dem Umlauf, Verteilerkästen usw.). Will man alles künstlich „altern", so kann man das mit stark verdünnter schwarzer Plakatfarbe tun. Alle Mühe wird durch ein recht ansehnliches Modell der Ochsenlok reichlich belohnt.

Die benötigten Lokschilder bekommt man vom Modellbahnfreund Otwin Schönau, Möckernsche Str. 25, Leipzig, 7022. Zugschlußlaternen mit Hängekasten liefert die AG 3/46, Leipziger Str. 187, Dresden, 8030.



Der für den Bau der Ochsenlok präparierte Fahrgestell-Rahmen
Zeichnung: Verfasser

[1] Mit den Revell-Baukästen lassen sich nur Vitrinenmodelle bauen, da sämtliche Teile, also auch die Räder, aus Plast bestehen und die Steuerungsteile unbeweglich sind. Als Bastlermaterial aber sind die Kästen durchaus geeignet.
[2] In den Kessel klebt man das Ballaststück einer BR 52 oder ein anderes passendes Metallstück.

N-Fahrzeuge umgebaut

Lok BB 9200

Auf die hervortretenden Fensterstege und Umrandungen sowie die Leiste an Stirn- bzw. Rückseite und die seitlich hervortretende Leiste wurde entsprechend dem Vorbild Silberbronze aufgebracht. Für diese Arbeiten hat sich eine Ziehfeder bewährt.

Dreiständiger Silowagen, vierachsig

Aus zwei Silowagen und einem Flachwagen SSbly entstand ein vierachsiger, dreiständiger Silowagen (LüP 78 mm). Aus dem Flachwagen wurde ein passendes Mittelstück herausgetrennt. Beide Enden sollten dann mit Plastkleber verbunden werden. Die Behälter der beiden Silowagen löst man vorsichtig vom Unterteil, ebenso die Leitern. Ein Behälter war mit einer feinen Säge so vom anderen Behälter abzutrennen, daß er an die beiden anderen Behälter angepaßt und verklebt werden konnte. Dieser Wagen ist zwar nicht vorbildgetreu, bereichert aber den Wagenpark. Aus den beiden Unterteilen der Silowagen habe ich noch zwei Tafelwagen herstellen können.

Dreiständiger Silowagen, zweiachsig

Zwei Silowagen zerlegte ich vorsichtig in ihre Einzelteile, trennte von einem zweiständigen Behälter einen so ab, daß er an die beiden anderen Behälter angepaßt und verklebt werden konnte. Das Unterteil teilte ich etwa in der Mitte und setzte ein passendes Stück dazwischen. Die LüP muß etwa 75 mm ergeben. Die drei Behälter klebte ich dann auf das Unterteil. Geländer und Leitern sowie das Ballastblech wurden an- bzw. eingeklebt.

Vierachsiger gedeckter Güterwagen

Aus zwei gedeckten Güterwagen und einem Flachwagen SSbly bastelte ich einen vierachsigen gedeckten Güterwagen. Die Oberteile der gedeckten Wagen hob ich vorsichtig von ihren Unterteilen ab. Dabei mußte vorher die Plastverschweißung unter dem Wagen gelöst werden. (Beide Unterteile lassen sich als zweiachsige Containerwagen verwenden.) Der Flachwagen wurde ebenfalls durch Herausnahme des Mittelstücks auf eine LüP von etwa 90 mm gebracht und mit Plastkleber verklebt. Von den Oberteilen war je eine Stirnseite abzutrennen. Die verbliebenen Teile wurden auf entsprechende Länge gebracht und verklebt. Soll ein weiteres Modell auf der Anlage rollen, ist von einem Kesselwagen das Bremserhaus zu entfernen und am vierachsigen gedeckten Güterwagen zu befestigen.

K. Eberhardt, Halle (S.)

N-Freunde ratlos?

In der letzten Ausgabe veröffentlichten wir nähere Angaben über die Perspektive der Nenngröße N aus berufenem Munde. Der Generaldirektor des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg verkündete im wesentlichen das endgültige „Aus" für die N-Produktion. Diese Tatsache hat die N-Freunde – und das sind landesweit mit Sicherheit viele Tausend – sehr verärgert. In den letzten Monaten und Wochen erhielten wir zum Thema „N" zahlreiche Zuschriften. Modelleisenbahner schütteten ihr Herz aus und forderten uns auf, über vorhandene Probleme zu berichten. Stellvertretend für die Auffassung vieler N-Freunde sind folgende Auszüge aus Leserzuschriften zu sehen.

Gegen unser Hobby

Seit zehn Jahren wurde für die Nenngröße N nicht ein einziges neues Fahrzeug auf den Markt gebracht. Generaldirektor Stolze aus Sonneberg schrieb mir, daß dieses Modellbahnsystem auch international nicht mehr so gefragt ist und dies auch ein Grund sei, die Produktion in der DDR einzustellen. Ich glaube, so einfach kann man sich die Sache nicht machen. Für eine großen Teil jener Modelleisenbahner, die in einer Neubauwohnung zu Hause sind, ist die N-Bahn die einzige Variante. Und wie soll es nun weitergehen? Ich habe keine konvertierbare Währung, um mir im Westen Arnold- oder Fleischmann-N-Modelle zu leisten. Schreibt man auf Inserate im „me" oder in der „Wochenpost", so werden Wucherpreise sichtbar: eine Drehscheibe 1 200,– M, ein Lokschuppen 800,– M, eine 01 mit D-Zug 1 800,– M.
E. Grille, Weißenfels

Freizeit – und nun?

Ich kann mein Modellbahnhobby nun endgültig an den Nagel hängen. Für mich kommt aus Platzgründen nur eine Nenngröße, nämlich N, in Frage. Aber ohne Dampflok? Also werde ich abends zur Demo gehen oder in der Kneipe sitzen. Aber mehr Gefallen an den Fragmenten meiner N-Bahn werde ich dadurch auch nicht finden.
W. Scholz, Leipzig

Anfänger verärgert

Im Dezember 1988 kaufte ich mir einen „Anfangskasten" mit Fahrzeugen und Gleisen der Nenngröße N. Für den knapp bemessenen Wohnraum ist der Maßstab 1:160 die einzige Alternative. Und jetzt wird die Produktion eingestellt. Meine Stimmung ist dadurch mächtig gesunken. Kapazitätsfragen schön und gut. Aber das alles kann nicht immer auf den Schultern der Bürger ausgetragen werden. Mit welchem Recht eigentlich?
D. Kanitz, Tangerhütte

Fragen

Dürfen wir N-Freunde in der DDR unserem Hobby nicht mehr nachgehen? Sollen wir anstelle unserer Freizeit nur noch arbeiten gehen? Wozu, wenn ich für einen Teil meines Geldes meine „N-Freuden" nicht befriedigen kann? Und wer hat schon Lust, sich in der BRD oder in Berlin (West) am Schaufenster der Modellbahnfachgeschäfte die Nase platt zu drücken?
W. Schmidt, Bonnewitz

Importe

Kann der N-Bedarf nicht – wenn die Wirtschaftslage es künftig einmal gestattet – durch Importe abgesichert werden?
H. Ulbricht, Dresden

Schon immer unzufrieden

Als jahrelanger N-Fan habe ich schon immer das viel zu geringe Sortiment kritisiert, zumal das vorhandene einen an hoher Vorbildtreue interessierten Modelleisenbahner kaum befriedigen konnte. Ich denke da nur an die BR 118, die stets 1 cm zu kurz war, im Katalog aber mit dem Zusatz „vorbildgetreue Ausführung in allen Details" angepriesen wurde. Und nun ist das Ende gekommen; für die Verantwortlichen eine Blamage und ein Ausdruck der Kapitulation. Es verdeutlicht das Desinteresse an der N-Produktion des Herstellers. Wenn der Generaldirektor doch nur ein N-Fan wäre ...
H. Franke, Gera

Qualitätsmangel

Immer wieder fordern Sie Ihre Leser auf, über vorbildgetreu gestaltete Anlagen zu berichten, damit diese allen Lesern des „me" vorgestellt werden können. Als N-Freund, der wenig selbst bauen kann, war es mir bisher nie vergönnt, ein solches Ziel zu erreichen. Das zuletzt angebotene rollende Material und Zubehör muß als mangelhaft bezeichnet werden. Noch vor zehn Jahren war davon nicht die Rede. Gleiches trifft für das Gleismaterial zu. 30 % aller gekauften Gleise waren nicht verwendbar, alle anderen mußten nachgearbeitet werden. Aber deshalb die Produktion ganz einstellen? Das ist m. E. ein falscher Weg. Man kann nicht einfach eine Nenngröße so sang- und klanglos verschwinden lassen.
D. Kuschel, Berlin

Nicht mehr vollendet

Vor vier Jahren mußte ich wegen Platzmangels von der Nenngröße H0 auf die Nenngröße N umsteigen. Im Herbst 1988 begann ich mit dem Neuaufbau einer N-Anlage. Mit viel Freude ging ich an die Arbeit und hoffte, fehlendes Zubehör und vor allem Weichen noch kaufen zu können. Doch weit verfehlt. Jetzt, mit dem „Aus" der Nenngröße N, kann ich meine halbfertige Anlage aus dem Fenster werfen. Meine Freude ist dahin. Wer trägt dafür die Verantwortung?
D. Voigt, Dresden

Fern von der Realität

Es dürfte wohl vor allem die Interessenlosigkeit der Verantwortlichen sein, die zur Produktionseinstellung der Nenngröße N führte. Die Feststellung, „N" sei nicht mehr gefragt, entspricht nicht der Wahrheit. Eine solche Behauptung kann nur von jenen Verantwortlichen geäußert werden, die fernab von der Basis am Schreibtisch arbeiten. Ein Rundgang durch Modellbahngeschäfte in verschiedenen Städten unseres Landes zeigt das Gegenteil. N-Erzeugnisse werden gewünscht und gefordert, aber vorhanden und im Sortiment sind sie nicht. Bisher wurde eben nur „oben" entschieden, ohne „unten" ausreichend zu fragen. Man entschied auch in diesem Fall an dem Bürger vorbei.
W. Uhlmann, Dresden

Keine Lösung

Als Liebhaber der Nenngröße N war ich stets auf das in der DDR produzierte Angebot angewiesen. Mittel, um derartige Erzeugnisse im Intershop einzukaufen, besaß ich nie. Und jetzt gibt es keine Fahrzeuge mehr von PIKO? Das kann doch keine Lösung sein.
R. Weller, Magdeburg

Und was soll nun geschehen?

Unserer Meinung nach dürfen und sollten wir das N-Problem nicht zerreden! Das hilft niemandem, weder dem Kombinat in Sonneberg noch den N-Freunden. Würde in diesem Betrieb die N-Produktion aufrechterhalten und möglicherweise weiter ausgebaut werden, ginge dies aufgrund der derzeitigen Situation und Struktur nur zuungunsten der Nenngröße H0. Also würde zwar ein Loch gestopft, ein anderes aber aufgerissen werden!

Deshalb sind realistische Lösungswege gefragt. Vielleicht gibt es Leser unserer Zeitschrift, die noch vorhandene Werkzeuge übernehmen und die Produktion als Gewerbetreibende weiterführen können. Die Bedingungen hierfür sind in der DDR angesichts der Wende denkbar günstig. Hinweise und Gedanken dazu sind jederzeit gefragt. Gute Ratschläge an die bestehende Industrie nützen reichlich wenig.
me

Hans-Joachim Ewald (DMV), Berlin

Ein Gbs als TT-Modell

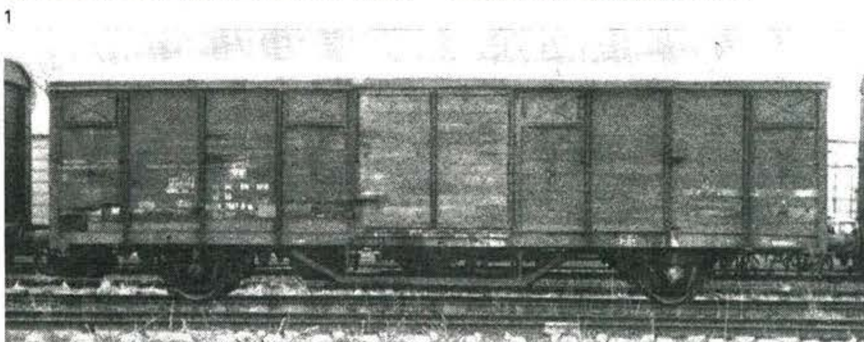
Im Bahnhof Malchow (Meckl.) entdeckte ich vor einiger Zeit mehrere Gbs-Wagen mit hölzernen Seiten- und Stirnwänden. Bald war mir klar, daß ich eine Rarität gefunden hatte, deren Tage sicherlich gezählt waren. Mein Entschluß stand sofort fest: Ein Modell muß gebaut werden.

In den Nenngrößen H0 und TT gibt es gute Gbs-Wagen-Modelle. Der Umbau eines Industriemodells ist zwar relativ einfach zu bewerkstelligen, aber sehr zeitaufwendig.

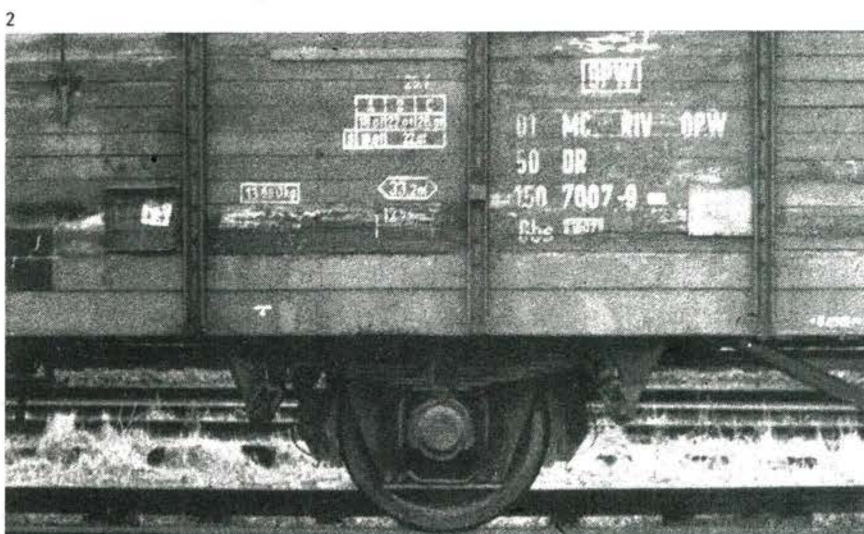
Zunächst wird der Wagenkasten vom Unterteil abgenommen. Anschließend werden die Lüftungsklappen entfernt und so zurechtgefeilt, daß man sie ohne Halterung wieder einkleben kann. Dann sind von einem zweiten Gbs-Wagen ebenfalls die Lüftungsklappen abzubauen, um insgesamt acht geschlossene Luken zu erhalten. Beim Vorbild sieht man diesen Wagentyp ohnehin fast nur mit geschlossenen Luken. Nach dieser Arbeit werden mit einem scharfen Messer – besser ein Skalpell – die Felder zwischen den U-Profilen ausgeschnitten. Dabei ist unbedingt auf saubere Schnitte zu achten; die Profile dürfen auf keinen Fall beschädigt werden. Das trifft auch auf die Unterkante des Dachs und den Längsträger zu, der erhalten bleiben muß. Alle Schnittkanten und die Ecken werden nun mit einer Schlüsselfeile sauber und glatt gefeilt. Diese Arbeiten sind an den 16 Seitenwand- und den sechs Stirnwandfeldern sowie an beiden Türen auszuführen. Beim TT-Modell ist unbedingt darauf zu achten, daß die Rasternasen nicht abbrechen. Jetzt werden von einem nicht mehr benötigten Modellbahnwagen zwei U-Profile zurechtgeschnitten, glatt gefeilt und genau in die Mitte der Türen eingesetzt. Anschließend baut man die hölzernen Felder ein. Hierfür empfiehlt es sich, dünnes Sperrholz zu verwenden, es genau einzupassen und die Fugen einzuritzen. Für die Nenngröße H0 kann man sicherlich kleinste Leisten zuschneiden und einzeln einsetzen. Mit den Seitenwänden werden auch die Lüftungsklappen eingebaut. Zum Kleben eignen sich Saladur oder PVAC-Kaltleim. Zur besseren Stabilität sollte man innen eine dünne Leiste befestigen. Nun müssen nur noch die Gestänge der Lüftungsklappen, die Türriegel und Griffe aus dünnem Draht nachgebildet und angeklebt werden. Diese Teile sind möglichst mit Ligament-F-Sekundenkleber anzubringen. Der auf dem Holz zerlaufende Klebstoff versiegelt gleichzeitig dessen Oberfläche. Sind alle Klebestellen getrocknet, kann der Wagenkasten wieder auf das Fahrgestell gesetzt werden. Das Modell wird noch gestrichen und beschriftet. Als Anstrich eignet sich Alkydvorstreichfarbe mit einem Schuß Alkydlack. Diese Mischung gibt dem Modell einen matten Glanz. Natürlich sieht der Wagen besser aus, wenn er künstlich gealtert wird.

Jeder Modellbahnfreund sollte den Wagen gemäß seinen Möglichkeiten beschriften. Leider gibt es noch immer keine für diese Zwecke passenden Abreibebuchstaben. Sie wären vielen Modellbauern eine große Hilfe.

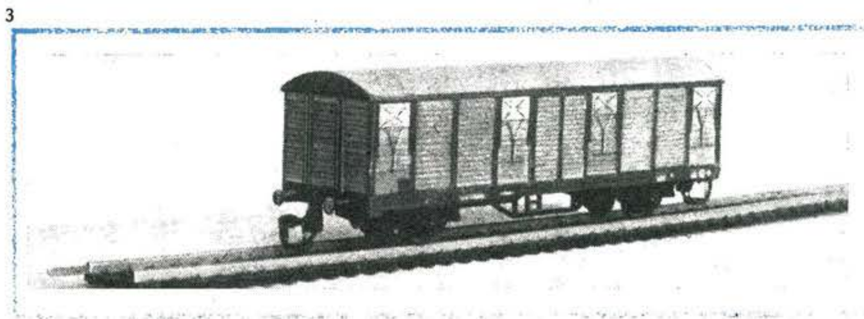
1



2



3



1 Der Gbs-Wagen in Holzbauweise, wie er auf dem Bahnhof Malchow (Meckl.) vorgefunden wurde. Deutlich erkennbar ist die geteilte Tür, die bei den Gbs-Wagen in Stahlbauweise keine Mittelstrebe aufweist. Der Wagen entspricht in seinen Abmessungen denen, die gegenwärtig bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz sind.

2 Das Anschriftenfeld des Gbs-Wagens. Aus der Nummer ist ersichtlich, daß der Wagen aus der ersten Bauserie stammen muß.

3 Das rohbaufertige Modell. Deutlich sind die Drahtnachbildungen der Gestänge für die Lüftungsklappen zu erkennen. Der Zettelkasten stammt von einem anderen Wagen, flachgefeilt und aufgeklebt.
Fotos: Verfasser

Für den Viehtransport im Modell

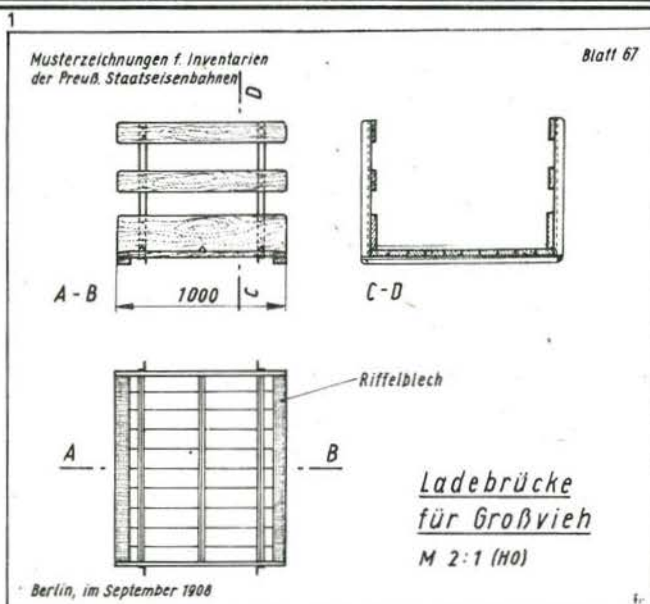
Die Ladebrücke für Großvieh nach Blatt 67 der Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen (1908) befand sich früher auf jedem Bahnhof, wo von einer Vieh- oder Seitenrampe aus Großvieh ver- oder entladen wurde. Mit ihr wurde die Lücke zwischen Rampe und Wagenboden überdeckt. Abb. 1 zeigt das Gerät im Maßstab 2:1 für Nenngröße H0. Für die Nachbildung genügen einige Sperrholz- bzw. Holzfurnierreste, komplettiert mit Winkelprofilen aus Metall oder Karton.

Einige weitere notwendige Geräte für die Großviehverladung bzw. den -transport zeigt Abb. 2 im Maßstab 2:1 für die Nenngröße H0. Grundlage dafür bildete das Blatt 43 der Musterzeichnungen für Geräte der Reichseisenbahnen, Zweigstelle Preußen-Hessen von 1920. Der Zweck des Gitters ist aus der Bezeichnung schon ersichtlich. Das Vorsatzgitter wurde von innen hinter den geöffneten Schiebetüren befestigt. Bei begleiteten Viehtransporten dient der Vorlegebaum dem gleichen Zweck. Auch hierfür genügen Holzfurnierreste für eine vorbildnahe Nachbildung.

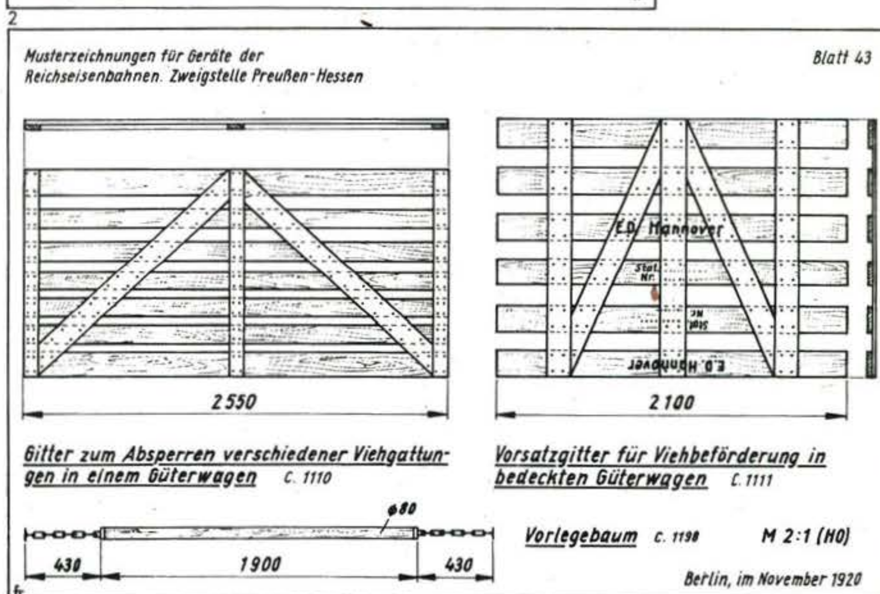
Die Ladebrücke für Kleinvieh, zu verwenden bei doppelbödigen Viehwagen, wurde nach Blatt 66 der Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen hergestellt. Abb. 3 zeigt die Ladebrücke im Maßstab 2:1 für die Nenngröße H0. Aus wenigen Sperrholz- bzw. Holzfurnierresten läßt sich auch dieses Gerät leicht nachbilden und kann auf jedem Bahnhof berücksichtigt werden.

Text und Zeichnungen:
G. Fromm, Erfurt

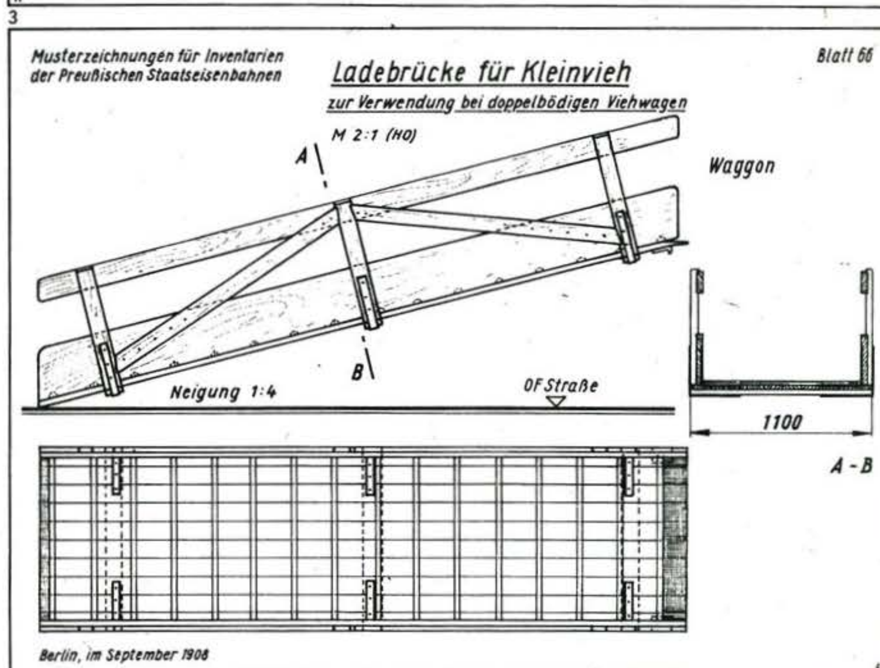
1



2



3



Bezirksvorstand Erfurt

Sonderfahrt am 17. und 18. Februar 1990 von Erfurt nach Pappenheim und zurück über Zella-Mehlis – Schmalkalden mit den Lokomotiven 01 531 und 94 1292 sowie Bag-Wagen. Voraussichtliche Abfahrt in Erfurt zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr. Ankunft in Erfurt etwa 18.30 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 41,– Mark, Kinder (6–10 Jahre) 23,60 Mark, DMV-Mitglieder 36,– Mark, jeweils mit Imbißbeutel und Programm, weitere Ermäßigungen sind nicht möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung Erwachsener möglich. Getränke- und Souvenirverkauf im Zug. Fahrkartenbestellung nur per Postanweisung unter Angabe des Fahrtags (wenn Ausweichtermin möglich, bitte angeben) und der gewünschten Kartenzahl (Erwachsene, Kinder, DMV-Mitglied) bis 31. Januar 1990 an DMV, AG 4/70 Jena, Wilhelm-Pieck-Str. 32, Jena-Lobeda, 6902.

Anmeldungen von DMV-Mitgliedern bitte als Sammelbestellungen. Die Teilnehmerkarten werden bis zum 12. Februar 1990 zugeschickt. Reklamationen über nicht ordnungsgemäß erhaltene Fahrkarten können nur bis zum Fahrtbeginn geltend gemacht werden.

Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, an dieser Fahrt über das Reisebüro der DDR-Generaldirektion, Alexanderplatz 5, Berlin, 1020, teilzunehmen.

Wolfgang Hanusch (DMV), Niesky

Wertungen, Ergebnisse und Aspekte

„me" berichtet vom XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989 in Brno (ČSSR)

Das 150. Jahr der Eröffnung der ersten Eisenbahn auf dem Gebiet der heutigen Tschechoslowakei wurde gebührend in unserem Nachbarland gewürdigt (s. a. „me" 10/89 Seiten 10 u. 11 sowie 12/89 2. Umschlagseite). Aus diesem Anlaß fand auch der XXXVI. Internationale Modellbahnwettbewerb vom 22. bis 24. September 1989 in Brno statt. Daran schloß sich eine große Modellbahn-Ausstellung vom 9. Oktober bis 11. November 1989 ebenfalls in der Messestadt Brno an. Eine große Zahl von Modelleisenbahnern aus der Sowjetunion, der Volksrepublik Polen, Berlin (West), der Republik Ungarn, der Deutschen Demokratischen Republik und dem Veranstalterland hatten insgesamt 157 Modelle eingesandt. Die Modelleisenbahner bewarben sich wiederum um die Anerkennung ihrer Modellbauleistungen durch die internationale Jury.

Unter dem Vorsitz von Dezider Selecky arbeiteten in dieser Jury mit:

Miloš Kratochvil	ČSSR,
Jiři Polák	ČSSR,
Peter Pohl	DDR,
Siegfried Brogsitter	DDR,
Ryszard Pyssa	VRP,
Janusz Gorczyca	VRP,
Jiri Indra	UdSSR,
Jefgenij Sklarenko	UdSSR,
Zoltán Razgha	Ungarn und
Rezsö Prokay	Ungarn.

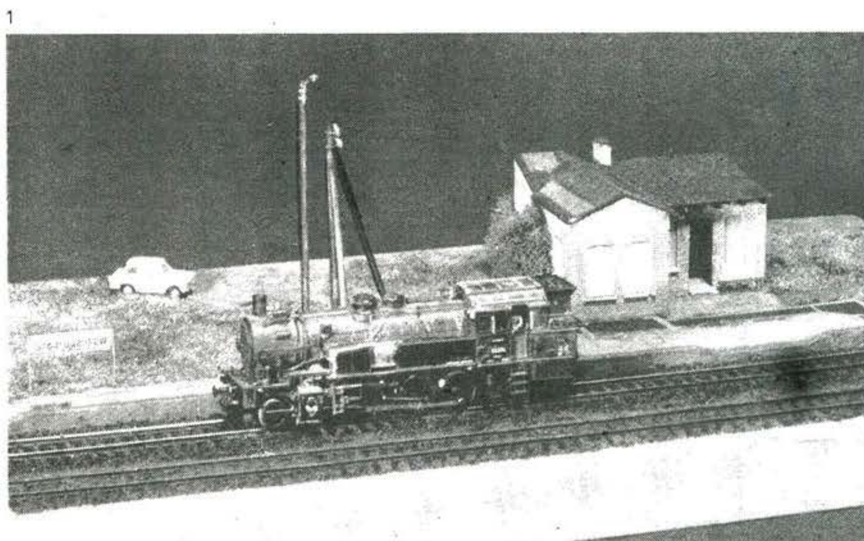
Vor diesem Gremium stand die verantwortungsvolle Aufgabe, alle Exponate in 15 Wettbewerbsgruppen nach den Kriterien Maßstab, Qualität, Funktion (soweit Bedingung) und Besonderheiten zu bewerten und die besten Modelle zu bestimmen.

Gemäß der internationalen Bedeutung des Wettbewerbs waren die anspruchsvollen Bedingungen für die Preisvergabe festgelegt worden. Danach wurde auch konsequent verfahren. Immerhin waren 96 Punkte für einen 1. Preis, mindestens 92 Punkte für einen 2. und 88 Punkte für einen 3. Preis erforderlich.

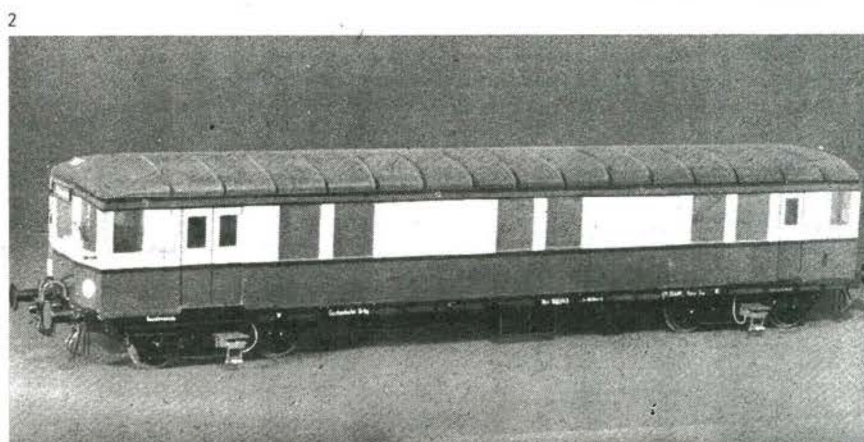
Nach dreitägiger angestrengter Arbeit stand dann das Ergebnis fest: 44 Modelle, das sind 28 % der eingesandten, hatten Preise erhalten. In den Tabellen sind die Ergebnisse in der Zusammenfassung und im einzelnen dargestellt.

Vergleicht man Teilnahme und Ergebnisse des XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs mit den vorangegangenen Wettbewerben, so bleibt festzustellen, daß in der Beteiligung eine konstant gute Resonanz zu verzeichnen ist. Demgegenüber mußte aber ein weiterer Rückgang in der Qualität festgestellt werden. Nur ein erster Preis und

1



2



Modelle und Preise nach Ländern

Teilnehmerland	Anzahl der Modelle	1. Preise	2. Preise	3. Preise	Anerkennungspreise	Summe
ČSSR	35		2	11	3	16
DDR	50	1	7	8		16
Polen	18			4		4
Berlin (West)	9			2		2
Sowjetunion	18		2	4		6
Ungarn	27					
Summe	157	1	11	29	3	44

1 Lok 93 374 (H0) von M. Gottschewsky, Kategorie A 3, 84 Punkte und Haltepunkt Groß Quassow (H0) von J. Schildhauer (Kategorie F, 86 Punkte (beide DDR), „zusammengestellt" als Diorama

2 Rangiertriebwagen ET 168 043 der Berliner S-Bahn (II) von H.-J. Maruhn, Kategorie A 1, 85 Punkte

3 Lok 486.005 der ČSD (TT) von J. Pietrik (ČSSR), Kategorie A 1, 89 Punkte, 3. Preis

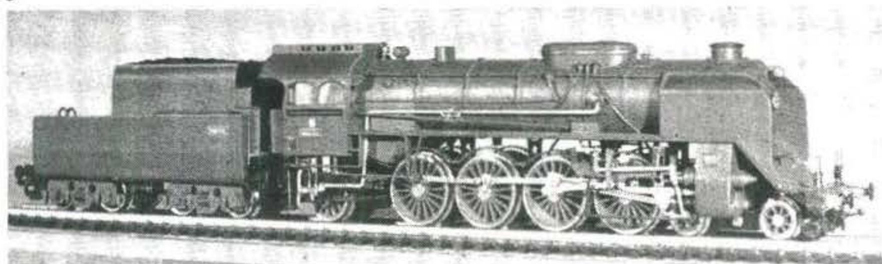
4 Lok 344.147 der ČSD (H0) von M. Miroslav (ČSSR), Kategorie A 2, 83 Punkte

5 Lok 203 501 der MÁV (H0) von J. Csakvári (Ung.), Kategorie A 3, 88 Punkte

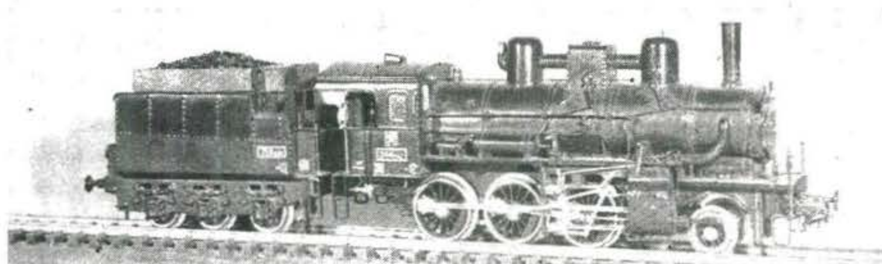
Fotos: Albrecht, Oschatz (1 und 2); D. Selecky, Bratislava (3 bis 5)

11 zweite Preise, aber 29 dritte Preise wurden vergeben. Hinzu kamen 3 Anerkennungspreise, wovon Junioren 2 Preise erhielten.
Betrachtet man die einzelnen Wettbewerbsgruppen, so war die Kategorie A (Triebfahrzeuge) mit 75 Exponaten (47,8 %) am stärksten besetzt. Mit 21 Preisen (47,7 %) konnte hier zugleich das beste Niveau festgestellt werden. Dagegen konnten in der Kategorie B (Sonstige schienengebundene Fahrzeuge) von den 53 Exponaten (33,8 %) nur 12 (27,3 %) einen Preis erhalten. In den Kategorien C bis F gab es 29 Modelle (18,5 %) zu bewerten und 11 Preise (37,9 %).
Zusammenfassend bleibt festzustellen, daß insbesondere die Qualität der Ausführung bei vielen Modellen und insbesondere in der Kategorie B zu einer relativ niedrigen Bewertung führte. Farbgebung und Beschriftung beeinträchtigen die ansonsten vorbildlich gefertigten Modelle empfindlich. Gerade auf diesem Gebiet ist in der Breite noch mehr solides Können gefragt. Da diese Diskrepanz in der Kategorie A kaum sichtbar war, sollte der Erfahrungsaustausch zu Techniken und Technologien zwischen den Modellbauern der Kategorien A und B intensiviert werden. Dann sind auch in der Kategorie B künftig höhere Leistungen zu erwarten.
Der XXXVI. Internationale Modellbahnwettbewerb in Brno brachte für die künftige Arbeit eine Reihe wichtiger Erkenntnisse, die auf der Abschlußberatung bereits angesprochen, aber noch nicht endgültig verabschiedet werden konnten. Dazu gehört die Aktualisierung der „Richtlinie zur Vorbereitung und Durchführung des Internationalen Modellbahnwettbewerbs". Ein Entwurf liegt den Verbänden der ČSSR, Polens, Ungarns, der DDR sowie dem Modellbahn-Klub in Moskau bereits zur Stellungnahme vor. Exakte Dokumentationen zu den eingesandten Modellen gewinnen mit der zunehmenden internationalen Breite für den Nachweis der Vorbildtreue eine noch größere Bedeutung als bisher. Das gilt für alle Kategorien. Dabei geht es jedoch nicht darum, für die Anfertigung der Dokumentation eventuell einen Aufwand betreiben zu müssen, der kein vertretbares Verhältnis zum Herstellungsaufwand des Modells selbst beinhaltet. Hierfür ist ein Schema in der Diskussion, das dann allen potentiellen Interessenten am Modellbahnwettbewerb zugänglich sein wird.
Im Interesse eines qualifizierten Internationalen Modellbahnwettbewerbs ist es erforderlich, daß künftig ein Modelleisenbahner nur noch in jeder Kategorie mit einem Modell teilnimmt. Bei der Preisträgerermittlung wird, soweit die Leistungen dem entsprechen, bereits von jeher nur das jeweils bestplazierteste Modell eines Einsenders in der jeweiligen Wettbewerbsgruppe berücksichtigt.
Künftig kommt es also einerseits zu einer Reduzierung der Anzahl der Modelle im Rahmen des internationalen Wettbewerbs, andererseits verbessert sich dadurch aber dessen Objektivität.
Da nunmehr fünf Länder in der internationalen Jury vertreten sind, ist zu überlegen, inwieweit bei Ermittlung der Leistungen z. B. das im Skispringen bewährte Prinzip der Benotung auch im Modellbahnwettbewerb angewendet werden kann. Im Klartext heißt das, die beiden Extremwerte nach oben und unten werden gestrichen, und aus den übrigen wird die Punktzahl für das Modell ermittelt. Damit könnte die jetzige Plazierungskennziffer entfallen. Für dieses Bewertungsprinzip muß die Jury jedoch stets Vertreter aus mindestens fünf Ländern bzw. Verbänden umfassen.
Erneut bestätigt wurde das unbedingte Erreichen der Internationalität in allen Wettbewerbsgruppen und damit das Recht der Jury, die Wettbewerbsgruppen dementsprechend zu ordnen. Selbstverständlich gilt dafür der Grundsatz möglicher Vergleichbarkeiten der zusammenzufassenden Exponate.
Wenn die in der Abschlußeinschätzung vorgebrachten Standpunkte und Argumente auch vielfältig und differenziert waren: In ihrem Kern orientierten sie alle auf ein höheres Niveau und eine größere Attraktivität des Internationalen Modellbahnwettbewerbs.
Von den Freunden der Modellbausektion der SVAZARM und insbesondere des Klubs der Modelleisenbahner in Brno mit Karel Kron an der Spitze war die Jurytagung organisatorisch gut vorbereitet worden und fand unter sehr guten Bedingungen statt. Deshalb verabschiedeten sich auch alle teilnehmenden Delegationen von ihren tschechoslowakischen Freunden und Gastgebern mit großer Herzlichkeit, Dankbarkeit und vielen guten Wünschen.

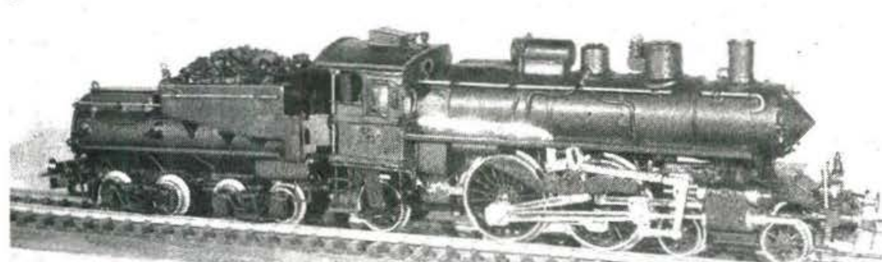
3



4



5



Ergebnisse des XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1989

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Platz	Preis
Kategorie A 1 / II, 0, S					
Rangiertriebwagen S-Bahn	Maruhn, Hans-Joachim	DDR	85,4	12	
Dampflok sächs. V	Eitze, Hans-Joachim	DDR	84,8	13	
Schmalspurdiesellok	Brejlak, Witold	VRP	89,6	5	3.
Kategorie A 1 / H0					
K^b 0200	Schildhauer, Jan u. Günther, Thomas	DDR	84,6	52	
E 04 22	Weller, Rolf	DDR	94,2	17	2.
ETA 179 001	Lehnert, Günter	DDR	87,8	49	
Schienenbus	Sommer, Eyke	DDR	82,0	76	
94 2076	Demmig, Albrecht	DDR	90,4	28	3.
97 401	Dreißiger, Detlef	DDR	96,6	7	1.
99 778	Lohs, Peter	DDR	90,2	32	3.
Dampflok sächs. HV	Kohlisch, Heinz	DDR	87,6	45	
Dampflok MÁV DV 4	Fekete, Lajos	Ung.	85,4	62	
Straßenbahn BKV 1	Kercza, Károly	Ung.	69,4	97	
Triebwagen	Major, Attila	Ung.	70,0	94	
MÁV 301	Psóra, Mihály	Ung.	85,6	54	
MÁV 342 067	Csakvári, János	Ung.	66,8	103	
MÁV 203 501	Csakvári, János	Ung.	75,4	88	
Amerik. Schmalspurlok	Rostowcew, Nikolai	UdSSR	79,2	73	
ČSD 456.0	Polivka, Václav	ČSSR	90,4	23	3.
ČSD 354.0	Papoušek, Véroslav	ČSSR	91,4	28	3.
ČSD E 458.0	Školnik, Anton	ČSSR	89,8	36	3.
Ellok 85 EO ATM	Višek, Miroslav	ČSSR	86,4	55	
ČSD M 273.1	Měřička, Václav	ČSSR	87,4	54	
Draisine	Kapucza, Peter	ČSSR	84,4	68	
Kategorie A 1 / TT, N					
SAXONIA-Zug	Zenker, Klaus	DDR	84,4	28	
Triebzug EP 2	Loginow, Leonid	UdSSR	90,2	17	3.
ČSD 486.005	Pietrik, Jroslav	ČSSR	89,4	19	3.
ČSD 310.121	Zelenka, Jiří	ČSSR	88,4	23	3.
ČSD M 134.001	Simbartl, Václav	ČSSR	93,2	12	2.
ČSD M 131.1	Mahel, Ivo	ČSSR	81,4	36	
43 001	Köhler, Wolfgang	DDR	95,0	8	2.
BR 89.2	Giese, Dieter	DDR	82,0	37	
Kategorie A 2 / H0					
58 259	Beyreuther, Uwe	DDR	87,4	33	
56 119	Trösken, Michael	DDR	91,4	15	3.
58 3039	Bienek, Jürgen	DDR	83,2	46	
57 206	Veit, Jürgen	DDR	92,8	12	2.
01 114	Schiebold, Steffen	DDR	86,0	44	
52 023	Glöckner, Andreas	DDR	85,0	50	
91 791	Günter, Gerd	DDR	82,8	62	
74 249	Beckert, Thomas	DDR	84,4	48	
SVT Köln	Jacob, Wolfgang	DDR	83,4	66	
Zweiwegefahrzeug	Dr. Thierbach, Wolfgang	DDR	83,2	63	
Triebwagen MÁV AB	Csonka, László	Ung.	78,8	82	
Straßenbahn BKV	Rudnay, Béla	Ung.	73,2	101	
MÁV M 44 017	Letenyei, Tamás	Ung.	72,8	100	
BR 24	Filatow, Wladimir	UdSSR	86,2	50	
BR 01	Uziebło, Mariusz	VRP	83,4	65	
BR 56	Uziebło, Mariusz	VRP	79,4	68	
ČSD T 478.3219	Vajsochr, Jozef	ČSSR	92,8	10	2.
ČSD 334.1	Višek, Miroslav	ČSSR	83,4	70	
ČSD T 211.0	Hrůza, Miroslav	ČSSR	81,8	74	
SŽD C 245	Suchorukow, Stanisl.	UdSSR	89,0	24	3.
MÁV V 42 501	Domonkos, András	Ung.	81,0	71	
Kategorie A 2/TT					
Kö 100 017	Gierhan, Uwe	DDR	89,8	12	3.
BR 55	Buschan, Roland	DDR	89,4	14	3.
52 8142	Uhlmann, Ralf	DDR	94,8	5	2.
MÁV 520 075	Farkas, Tibor	Ung.	75,0	39	
SNCF 21 004	Csapó, András	Ung.	83,0	25	
SBB 11108	Csapó, András	Ung.	81,2	29	
MÁV M 62 222	Letenyei, Tamás	Ung.	69,2	44	
ČSD 524.1	Dymák, Milan	ČSSR	81,8	28	
ČSD E 469.2	Blaha, František	ČSSR	83,0	29	
Kategorie A 3/H0					
93 374	Gottschewsky, Matth.	DDR	83,7	30	
98 7224	Werler, Hans	DDR	86,4	27	
94 541	Schütte, Wolfgang	DDR	84,6	30	
84 008	Berthold, Reiner	DDR	84,8	29	
SŽD TO	Prochorow, Igor	UdSSR	84,0	36	
SŽD TE	Prochorow, Igor	UdSSR	86,8	26	
SŽD TEP 10	Rubcow, Alexander	UdSSR	81,2	46	
SŽD 52	Filatow, Wladimir	UdSSR	87,6	25	
SŽD Ow	Uljancew, Ewegenij	UdSSR	90,6	10	3.
PKP Tkt 5	Jarzina, Przemysław	VRP	77,0	57	
BR 03	Kaminski Andrezej Etmanowicz, Andrzej	VRP	78,4	57	
PKP Ok 1	Herper, Günter	VRP	80,2	48	
ČSD T 478.111	Papoušek, Věroslav	ČSSR	86,0	34	
Kategorie B 1/II; 0, S					
Rollwagen	Scheidler, Karl	DDR	86,8	15	
Bettgestellwagen	Mildner, Michael	DDR	94,4	5	2.
2achs. Kühlwagen	Csatloś, Lóránd	Ung.	79,6	25	
2achs. G-Wagen	Brejlak, Witold	VRP	88,2	14	3.
2achs. Flachwagen	Brejlak, Witold	VRP	86,6	16	

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Platz	Preis
Kategorie B 1/H0, TT					
4achs. Flachw. Rlmmp	Neumann, Manfred	DDR	93,4	8	2.
sächs. Dl 74	Schröter, Ullrich	DDR	82,4	30	
Dampfkran	Kohlberg, Horst	DDR	89,0	14	3.
Nostalgiezug der MÁV	Fekete, Lajos	Ung.	78,6	39	
Straßenbahnbeiw.	Kercza, Károly	Ung.	76,2	49	
Plattformw.	Adamczyk, Patrycjusz	VRP	77,6	45	
2achs. Personenw. Be	Kapucza, Peter	ČSSR	91,2	11	3.
2achs. G-Wagen Ztr	Banko, Jan	ČSSR	82,5	31	
2achs. Personenw. Ci	Ryšavy, Jan	ČSSR	83,0	32	
2achs. Personenw. Ci	Váca, Lubor	ČSSR	82,4	38	
KB 4	Markmann, Andreas	DDR	82,2	33	
Flachwagen SSl Köln	Berndt, Klaus-Dieter	DDR	79,2	71	
Kesselwagen	Kunzelmann, Wolfgang	DDR	78,8	65	
Meßwagen 5 ü	Rändler, Hans-Dieter Groth, Uwe	DDR	92,6	11	2.
2achs. Personenw. Bx	Csonka, Laszló	Ung.	76,0	84	
2achs. Personenw. Bx	Csonka, Laszló	Ung.	75,8	88	
2achs. Gepäckw. Dnz	Szücs, Zoltán	Ung.	71,4	98	
2achs. Personenw. Bn	Szücs, Zoltán	Ung.	69,2	92	
2achs. G-Wagen MÁV	Szücs, Zoltán	Ung.	74,8	82	
4achs. Flachwagen SŽD	Prochorow, Igor	UdSSR	77,2	74	
4achs. G-Wagen SŽD	Prochorow, Igor	UdSSR	82,0	59	
Zellenwagen	Kaminski, Andrzej	VRP	80,6	62	
Gleisstopfmaschine	Uziebło, Mariusz	VRP	76,0	72	
2achs. Flachw. Erfurt	Herper, Günter	VRP	87,2	36	
2achs. Kesselwagen	Herper, Günter	VRP	86,2	35	
3achs. G-Wagen Stettin	Herper, Günter	VRP	87,4	37	
2achs. Personenw. Ok	Prochorow, Igor	UdSSR	89,0	26	3.
2achs. Kühlwagen Nürnb.	Herper, Günter	VRP	89,2	26	3.
2achs. Kesselwagen	Herper, Günter	VRP	87,2	33	
Schneeschleuder	Kapucza, Peter	ČSSR	88,4	29	3.
2achs. Personenw. Bi	Polivka, Václav	ČSSR	89,0	28	3.
2achs. G-Wagen Schmalsp.	Giersch, Rene	DDR	85,4	45	
Kategorie B 2 / TT					
4achs. Flachw. Samms	Berth, Frank	DDR	86,8	13	
3achs. Bahnpostwagen	Sahm, G.	DDR	86,8	14	
Salonwagen TUI	Csapó, András	Ung.	78,2	26	
Kinowagen SNCF	Csapó, András	Ung.	76,8	29	
Heizkesselwagen	Letenyei, Tamás	Ung.	70,6	35	
2achs. Personenw. Bi	Mahel, Ivo	ČSSR	89,6	5	3.
4achs. Behälterw. Raj	Leba, Tomás	ČSSR	85,4	18	
Kategorie B 3 / H0, TT					
Speisewagen WR6ü	Rudat, Werner	DDR	87,8	16	
G-Wagen Schmalspur	Szücs, Zoltán	Ung.	71,2	45	
2achs. Personenwagen C	Kaminski, Andrzej	VRP	86,2	23	
2achs. G-Wagen	Kozák, Roman	VRP	86,2	26	
2achs. G-Wagen Kdnh	Kozák, Roman	VRP	85,8	27	
2achs. O-Wagen Essen	Herper, Günter	VRP	86,8	23	
2achs. Weinfaßwagen	Herper, Günter	VRP	86,4	22	
2achs. Kühlwagen	Herper, Günter	VRP	89,6	7	3.
Schlafwagen FS	Csapó, András	Ung.	81,6	36	
Kategorie C					
EG Bukwald	Brejlak, Witold	VRP	88,4	21	3.
Wasserkran	Brejlak, Witold	VRP	87,6	23	
Stellwerk	Pachtmann, Torsten	DDR	79,4	45	
Bahnsteig-Abort	Hoyer, Frank	DDR	85,8	27	
Bahnwärterhaus	Lepieš, Vlastimil	ČSSR	91,0	14	3.
Hp. Střitež	Dóhnal, Martin	ČSSR	84,8	26	Anerk.
Güterschuppen	Váca, Lubor	ČSSR	83,6	37	Anerk.
Hp. Tomice	Matlocha, Tomáš	ČSSR	79,4	49	
Eisenbahnbrücke	Šmíd, Jiří	ČSSR	78,0	57	
EG Krüden	Preetz, Friedhelm	DDR	86,2	23	
Signalposten	Sykora, Bořivoj	ČSSR	86,0	30	
EG Kasow	Javoůrek, Ladislav	ČSSR	82,6	38	
Kategorie D					
Besandungsturm	Schulz, Ulrich	DDR	91,8	9	3.
Drehscheibe	Filatow, Wladimir	UdSSR	75,8	26	
Formsignal 2fl.	Stangel, Tomasz	VRP	85,0	17	
Bahnsteiglampen	Stangel, Tomasz	VRP	90,0	9	3.
Wegsicherung	Cvik, Jan	ČSSR	82,6	22	
Lichtsignal	Hušek, Štěpán	ČSSR	75,4	22	
Kategorie E					
ČS 2	Kosow, Alexander Krawtschenko, Andrej	UdSSR	64,6	19	
PKP Ty 42	Jarzina, Jan	VRP	76,2	12	
TGV	Isotow, Alexander	UdSSR	73,4	12	
ČSD T 419.0	Banko, Jan	ČSSR	87,8	7	Anerk.
Kategorie F					
Station Lizard head	Wunsch, Dietmar	DDR	90,8	18	3.
Bahnhof Pustinj	Moskalew	UdSSR	93,2	10	2.
Wasserturm	Prochorow, Igor	UdSSR	92,8	10	2.
Bahnhof Veltruby	Javoůrek, Ladislav	ČSSR	88,8	21	3.
Hp. Groß Quassow	Schildhauer, Jan	DDR	86,0	25	
Wasserturm	Moskalew	UdSSR	86,2	22	
Gleisbaurotte	Decker, Rolf	DDR	79,8	34	

XXXVI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1989 in Brno

1 Lok MÁV DV 4 1164 (H0) von L. Fekete (Ungarn), Kategorie A 1, 85 Punkte

2 Personenwagen Be (H0) von P. Kapucza (ČSSR), Kategorie B 1, 3. Preis, 91 Punkte

3 SŽD-Lok TEP 10 (H0) von A. Rubcow (UdSSR), Kategorie A 3, 81 Punkte

4 Ellok 85 EO ATM (H0) von M. Višek (ČSSR), Kategorie A 1, 86 Punkte

5 SŽD-Lok C 245 (H0) von St. Suchorukow (UdSSR), Kategorie A 2, 3. Preis, 89 Punkte

1



2



3



4



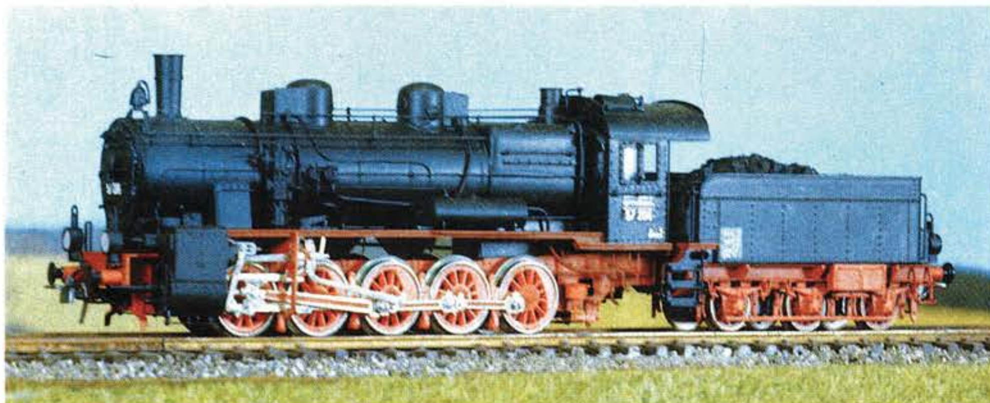
5



Fotos: D. Selecky, Bratislava

XXXVI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Brno 1989

1



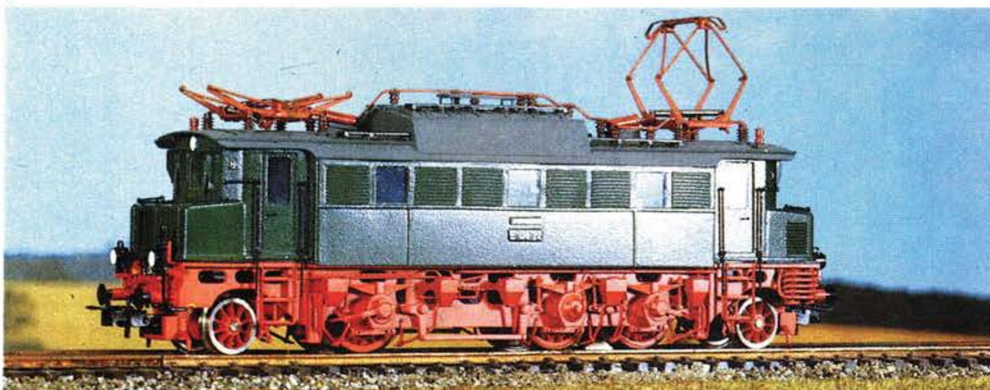
1 Lok 57 206 (H0) von J. Veit (DDR), Kategorie A 2, 2. Preis, 93 Punkte

2



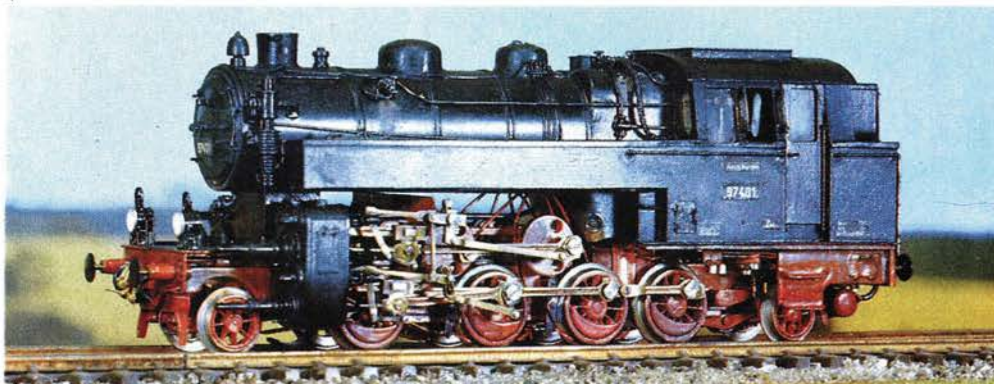
2 Zweiwegefahrzeug (H0) von Dr. W. Thierbach (DDR), Kategorie A 2, 83 Punkte

3



3 E 04 22 (H0) von R. Weller (DDR), Kategorie A 1, 2. Preis, 94 Punkte

4



4 Lok 97 401 (H0) von D. Dreißiger (DDR) Kategorie A 1, 1. Preis, 97 Punkte

Fotos: Albrecht, Oschatz